

EU-VAIHDE

3 ● 2007

LIIKENTEEN JA VIESTINNÄN EU-TIETOA

**Kuorma- ja
linja-autojen
liikenneluvan ehtoja
yhtenäistetään**

SIVU 10



Galileon rahoitus kova pähkinä

sivu 6

Viestinnän lakipaketti uudistuu

– tavoitteena yhtenäisyys, joustavuus ja tehokkuus

sivu 16



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

**Toimitus**

Liikenne- ja viestintäministeriö
Ministeriön viestintä
PL 31, 00023 Valtioneuvosto
päätoimittaja Mikko Nikula, (MN)
puhelin (09) 160 28623
Johanna Anttila, (JA)
Katariina Kivistö, (KK)
Karita Kontula-Sokka, (KK-S)
Ruotsinkieliset käännökset Harriet Öster
Tilaukset ja osoitteenmuutokset
info@mintc.fi
faksi (09) 160 28590
puhelin (09) 160 28332
Lisätietojen antajat ovat liikenne- ja
viestintäministeriön virkamiehiä,
ellei toisin mainita.
sähköposti:
etunimi.sukunimi@mintc.fi

Ulkoasu ja taitto

Workshop Päiviä Oy

Paino

Edita Prima Oy

Kannen kuva

Panu Päiviä

Kuvat

Liikenne- ja viestintäministeriön arkisto,
ESA European Space Agency kuvapankki,
Euroopan komission kuvapankki
Futureimagebank, VR:n kuvapankki,
Antero Aaltonen, Sanna Pesonen, Panu Päiviä
ISSN 1239-7595 (painotuote)
ISSN 1795-4088 (verkkolehti)
EU-vaihe on luettavissa liikenne- ja
viestintäministeriön nettisivuilta
osoitteesta www.mintc.fi/euvaihde.
Tekstin lainaaminen on sallittu,
mutta lähde on mainittava.



EU-VAIHDE – LIIKENTEEN JA VIESTINNÄN EU-TIETOA

3 • 2007 SISÄLTÖ

näkökulma 4–5

Toimiva kaupunkiliikenne EU:n asia
Mikael Nyberg

liikenneministerineuvosto 6–8

Euroopan unionin liikenneministerit
Galileon rahoitus kova päähinä
TEN-teiden turvallisuus tarkkailuun
Tietokeskus parantaa alusten seurantaa
Ilmailun päästökauppa ei edennyt ICAO:n kokouksessa
Marraskuun lopun neuvostossa sähköisen viestinnän lakipaketti
ja merenkulun turvallisuusdirektiivejä
Junavaunujen käyttöön otosta ja kunnossapidosta määräyksiä
Lentokenttien ruuhkiin haetaan ratkaisuja
Kaupunkiliikenne keskiöön

viestintäministerineuvosto 9

Euroopan unionin viestintäministerit
Postimarkkinat avautuvat vuoden 2010 loppuun mennessä

liikennepoliittika 10–14

Kuorma- ja linja-autojen liikenneluvan ehtoja yhtenäistetään
Tieliikenteen ajoaika sopimus kolmansien maiden kanssa tekeillä
Komissio valmistelee mallia liikennemaksujen määräytymisestä
Kuorma-autoihin kuolleen kulman peilejä
Päällekkäisistä turvatoimien tarkastuksista
halutaan eroon lentoliikenteessä
ETA-maista käytettyinä tuotujen autojen katsastus helpottui
Lentoasemamaksudirektiivin käsittely alkanut
Komissio linjasi meripoliittikan päämääriä
Merenkulun turvallisuusdirektiivit etenevät eri tahtiin
Komissiolta logistiikkapaketti
Veronan liikenneministerikokous peruttiin
Kolmas rautatiepaketti hyväksyttiin

viestintäpolitiikka 15–18

Tietoturvallisuus ja sähköinen tunnistaminen
tietoyhteiskuntapolitiikan painopisteitä
EU vauhdittaa mobiilitelevision kehitystä
Viestinnän lakipaketti uudistuu
– tavoitteena yhtenäisyys, joustavuus ja tehokkuus
Taajuuksien kaupallistamista selvitetään
Lakimuutoksin tehokkaampaa käyttöä taajuuksille
WRC-radiokonferenssissa esillä matkaviestinverkkojen lisätaajuudet
Verkkovierailuasetus sai matkapuheluiden hinnat laskemaan
Televisiotoiminnan sääntelystä päätös
Suomen laajakaistamarkkinoista välittyi virheellistä tietoa

tutkimus 19

ERA-NET TRANSPORT -konferenssi Brysselissä 27.9.2007
Suomalaisen menestys hyvä tutkimuksen 6. puiteohjelmassa
Tutkimuksen 7. puiteohjelma (liikenne): vuoden 2008 työohjelma
EUROPOLAR ERA-NET suunnittelee yhteistä
ilmastomuutoksen tutkimusohjelmaa

svensk resumé 20–21

Europeiska unionens kommunikationsministrar
Europeiska unionens transportministrar
Finansieringen av Galileo är en svår nöt att knäcka
Säkerhetsdirektiven inom sjöfarten framskrider i olika takt
Datacentral underlättar spårning av fartyg
Lagpaketet om kommunikation förnyas
– målet är enhet, smidighet och effektivitet
Effektivare kontroll av frekvenserna
En egen kommunikationsmyndighet för EU?

matkan varrelta 22

julkaisut 23



Hallitusohjelmassa suurten kaupunkiseutujen liikennepalveluiden hankintaan osoitettu valtion lisärahoitus ja henkilöliikennelain uudistus tukevat toimivaa seudullista kaupunkiliikennettä.”

Liikennepalveluyksikön päällikkö Mikael Nyberg

Toimiva kaupunkiliikenne EU:n asia

Euroopan unionissa on perinteisesti katsottu, että kaupunkiliikenteen järjestäminen kuuluu toissijaisuusperiaatteen mukaisesti jäsenvaltioille.

EU on jo pitkään toiminut aktiivisesti muun muassa sisämarkkinoilla, ympäristöasioissa, julkisissa hankinnoissa ja aluepolitiikassa sekä tutkimus- ja kehityshankkeissa. Vaikka tämä toiminta on vaikuttanut myös paikallistasolla, käytännössä Euroopan tason yhtenäinen kaupunkiliikenteen politiikka on puuttunut.

Äskettäin julkaistu kaupunkiliikenteen vihreä kirja tähtää EU-tason aloitteisiin kaupunkiliikennepolitiikan muodostamiseksi. Koska jokainen kaupunkiseutu on erilainen, on oleellista, että jäsenvaltioiden paikallistason viranomaisille jätetään riittävä liikkumavara valita parhaat toimet asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Sen sijaan menettelytapojen on oltava läpinäkyvät ja niiden tulee perustua voimassa olevaan yhteisölaissäädäntöön. Eurooppalaista lisäarvoa tuo hyvien käytänteiden omaksuminen ja leviäminen, parempi yhteistyö toimijoiden välillä kansallisesti ja EU-tasolla sekä lainsäädännön harmonisointi tai sääntelyn purkaminen.

Yksinkertaistaen vihreässä kirjassa esitetään, että on löydettävä ratkaisut ruuhkautumiseen, liikenteen ympäristöhaittoihin, älykkäiden liikennejärjestelmien kehittämiseen, kaupunkiliikenteen helppokäyttöisyyteen sekä turvallisuuden parantamiseen. Kun nämä asiat on saatu kuntoon, kaupunkien talous kehittyy suotuisasti. Asukkaiden elämänlaatu paranee, samoin ympäristön tila.

Tärkeää on tunnistaa, että vihreä kirja koskettaa niin joukkoliikenteen palveluja kuin tavaraliikenteen jakelun logistiikkaa kaupungissa. Kaikilla liikennemuodoilla – kevyt liikenne mukaan lukien – on paikkansa kaupunkiliikenteessä. Älykäs liikennejärjestelmä vähentää ruuhkia ja päästöjä sekä säästää energiaa. Sillä voidaan myös parantaa ja nopeuttaa joukkoliikenteen ja jakeluliikenteen palveluita.

Kaupunkiliikennepolitiikan tarvetta on perusteltu ilmastonmuutoksella ja Lissabonin julistuksella. EU:n liikennepolitiikan valkoisen kirjan väliarvioinnissa vuonna 2006 nousi myös esiin tarpeita. Juuri tässä yhteydessä päätettiin vihreän kirjan valmistelusta.



Vihreässä kirjassa tunnustetaan toimivan joukkoliikenteen merkitys. Käyttäjät odottavat, että palvelutaso vastaa liikkumistarpeita. Liikkumistarpeet muuttuvat. Kaupunkiliikenteen riittävään rahoitustarpeeseen kiinnitetään huomiota, mutta EU ei lupaa varsinaisia uusia avauksia tässä asiassa. Tutkimus- ja kehitysmäärärahoista sekä eri rahastoista on kuitenkin mahdollista saada rahoitusta kaupunkiliikennettä edistäviin hankkeisiin.

Ympäristöystävällisten polttoaineiden käytön edistäminen joukkoliikenteen ja jakeluliikenteen kalustossa tuodaan esiin. Ajoneuvojen energiataloudellisuutta on entisestään parannettava ja vähennettävä liikenteen hiilidioksidipäästöjä sekä muita haitallisia päästöjä. Hankittaessa joukkoliikenteen palveluja tulisi voida antaa ympäristöystävällisyydelle aikaisempaa suurempi painoarvo. Tämä edistäisi ajoneuvokannan uudistumista ja yritysten kiinnostuksen lisäämistä.

Vihreän kirja oli esillä lokakuun liikenneministerineuvostossa. Käsittely neuvoston työryhmässä on alkanut. Alustavien arvioiden mukaan marraskuun neuvostossa päästäisiin tekemään asiasta päätelmät.

Konsultaatiovaihe kestää maaliskuun puoliväliin. Saadun palautteen pohjalta komissio valmistelee kesällä toimintaohjelman. Liikenne- ja viestintäministeriö kokoaa viranomaiset ja toimialojen järjestöt keskustelemaan ehdotuksista.

Vihreä kirja ja myöhemmin valmisteltava toimenpideohjelma todennäköisesti tukevat liikenne- ja viestintäministeriön *Liikenne 2030* -raportissa esitettyjä kannanottoja siitä, miten kaupunkiseutujen joukkoliikennepalveluja tulisi suunnitella, järjestää ja rahoittaa.

Esitetyt teemat ilmastonmuutokseen sopeutumisesta sisältyvät pitkälti Suomessa käytävään kansalliseen liikennepoliittiseen keskusteluun. Hallitusohjelmassa suurten kaupunkiseutujen liikennepalveluiden hankintaan osoitettu valtion lisärahoitus ja henkilöliikennelain uudistus tukevat toimivaa seudullista kaupunkiliikennettä. Hankintamenetelyssä viranomaisen on selvitettävä, millainen painoarvo annetaan esimerkiksi ympäristöystävällisen kaluston käytölle.

Älykäs liikennejärjestelmä vähentää ruuhkia ja päästöjä sekä säästää energiaa. Sillä voidaan myös parantaa ja nopeuttaa joukkoliikenteen ja jakeluliikenteen palveluita.

Euroopan unionin liikenneministerit

Liikenneministerit kokoontuivat 2. lokakuuta Luxemburgissa.

● Suuren osan kokousajasta vei Galileo-hanke. Eurooppalaisen satelliitipaikannusjärjestelmän toteutusta joudutaan tarkastelemaan uudelta pohjalta, koska yksityinen sektori ei tullut toivotulla tavalla hankkeeseen mukaan. Ministerit puivat sitä, mistä tärkeälle hankkeelle löydetään riittävä rahoitus julkisista varoista.

Kokouksessa päätettiin merenkulun tietojenkäsittelykeskuksen perustamisesta. Käsittelyssä oli myös direktiivi tieinfrastruktuurin turvallisuudesta sekä kaksi rautatiedirektiiviä. Kaikista löydettiin yhteinen näkemys.

Liikenneministeri **Anu Vehviläinen** osallistui kokoukseen. ■

Galileon rahoitus kova pähkinä

EU:n liikenneministerit aikovat ratkaista Galileo-satelliittiohjelman toteutustavan vuoden loppuun mennessä.

● Ministerit korostivat, että Galileo on yksi EU:n avainhankkeita. Sen avulla voidaan vauhdittaa Euroopan huipputeknologian menestystä ja saada käyttöön kilpailukykyä ja turvallisuutta lisääviä sovelluksia.

Pitkään valmisteltu Galileo-satelliitipaikannusjärjestelmä oli alun pitäen tarkoitus toteuttaa julkisen ja yhteisen sektorin yhteistyönä. Tämä ei kuitenkaan onnistunut. Hankkeeseen vuoteen 2013 mennessä tarvittavista 3,4 miljardista eurosta vielä puuttuvat 2,4 miljardia olisi löydettävä julkisista varoista. Komissio on ottanut esiin mahdollisuuden rahoittaa Galileo kertaluontoisesti EU:n muutoin käyttämättä jäävistä maatalousbudjetin määrärahoista.

Ministerit keskustelivat koko aamupäivän ja vielä lounaalla komission tuoreesta Galileo-tiedonannosta. Keskustelut olivat vasta alustavia, koska monikaan jäsenvaltio ei ollut ehtinyt muodostaa kantaa komission esittämään rahoitusmalliin. Kokouksessa tehtiin kuitenkin päätelmät, joiden mukaan liikenneneuvostolla on vakaa aikomus tehdä tarvittavat poliittiset päätökset ja rahoitusratkaisut vuoden loppuun mennessä. Päätelmiin sisältyvät maininnat kaikkien jäsenvaltioiden tasapainoisesta osallistumisesta sekä kilpailun kautta saatavista hyödyistä.

Liikenneministeri **Vehviläinen** painotti kokouksessa, että Galileon rahoitus on ratkaistava pikaisesti. Eurooppa saa omasta satelliittijärjestelmästä sitä enemmän hyötyä, mitä nopeammin päätökset tehdään. Vehviläisen mielestä maatalousbudjetin hyödyntämistä on syytä harkita, jotta hankalasta tilanteesta päästäisiin ulos.

Suomen puheenvuoroissa painottui myös se, että satelliittijärjestelmää hyödyntäviä paikannuspalveluita on oltava tarjolla riittävästi. Jäsenmaiden tehtävä on panostaa näiden palveluiden kehittämiseen. Suomi pitää tärkeänä myös sitä, että noudatetaan julkisia hankintoja koskevia sääntöjä, kun Galileo on käytetään julkista rahoitusta.

Suomessa on kokeiluvaiheessa esimerkiksi satelliittipohjaisia julkisen liikenteen tehokkuutta ja turvallisuutta parantavia palveluita.

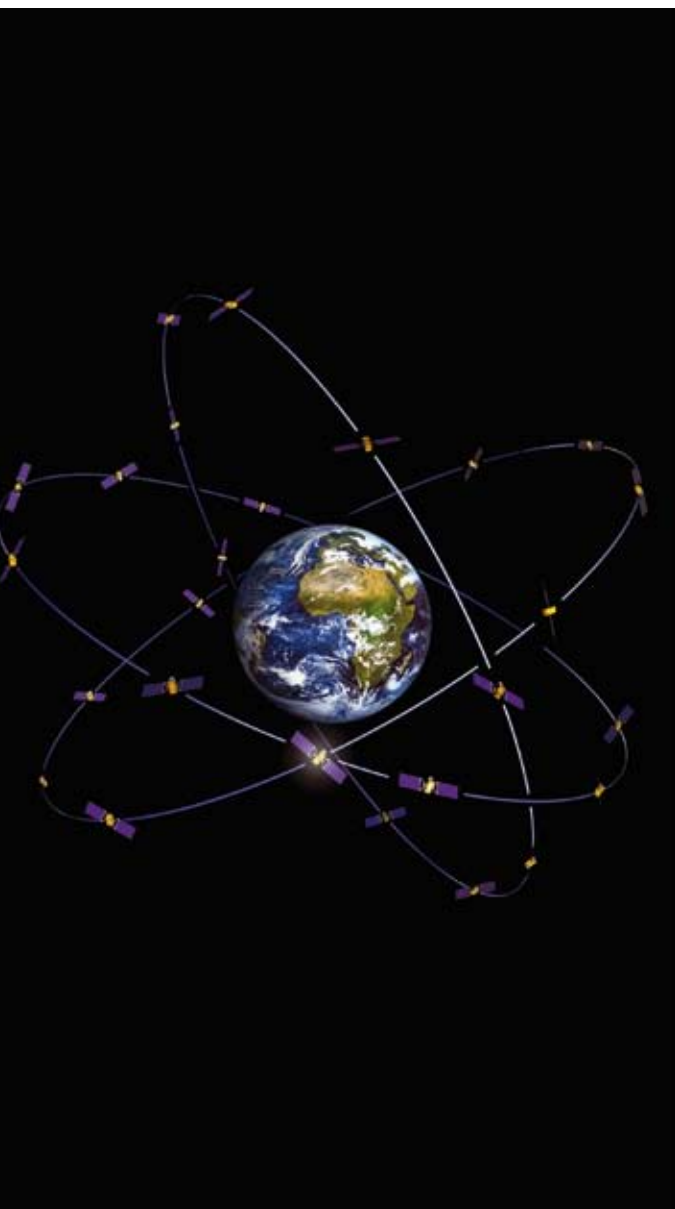
EU:n valtiovarainministerit ovat hekin käsitelleet Galileon rahoitusta. ■ KK

Lisätietoja:

liikenneturvallisuusyksikön päällikkö **Matti Roine**, puh. (09) 160 28568

liikenneneuvos **Seppo Öörni**, puh. (09) 160 28545

budjettineuvos **Esko Tainio**, VM, puh. (09) 160 33035



Kuva: ESA European Space Agency, kuvapankki



TEN-teiden turvallisuus tarkkailuun

● Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon eli TEN-verkkoon kuuluvilla teillä halutaan jatkossaan ottaa paremmin huomioon turvallisuus. Kokouksessa hyväksyttiin näkemys siitä, millä perustein turvallisuutta ryhdytään arvioimaan.

Turvallisuuskäsitteet kytetään tien koko elinkaareen suunnittelusta rakentamiseen ja ylläpitoon. Turvallisuus nostetaan tärkeässä kustannustehokkuuden ja ympäristöhaittojen minimoinnin rinnalle. Tieverkosta vastaavia koulutetaan ja heille jaetaan ohjeistusta ja tietoa.

Direktiivi tieinfrastruktuurin turvallisuusjohtamisesta sisältää myös turvallisuuden vaikutusarvioinnin, yksityiskohtaiset tekniset auditoinnit, teiden kunnossapidon tarkastusten tekemisen sekä turvallisuusseurannan.

Suomessa ehdotetut käytännöt ovat jo osin käytössä. Suurin lisäkustannus meillä koituisi TEN-verkon vuotuisesta turvallisuusseurannasta. Tiehallinto seuraa maantieverkon kuntoa nykyisin kolmen vuoden välein.

Direktiivin käsittely parlamentissa on kesken. Täysistunto on alustavasti aikataulutettu huhtikuulle.

Komissio on arvioinut, että direktiivin täytäntöönpanolla säästettäisiin noin 600 ihmishenkeä vuodessa. ■ KK

Lisätietoja: neuvotteleva virkamies Leif Beilinson, puh. (09) 160 28572

Tietokeskus parantaa alusten seurantaa

● Liikenneministerit päättivät EU:n oman merenkulun tietojenkäsittelykeskuksen perustamisesta.

Alusten tunnistamisen ja seurannan aavalla merellä mahdollistava LRIT-järjestelmä (*Long Range Identification and Tracking of Ships*) tulee pakolliseksi kansainvälisessä meriliikenteessä olevilla aluksilla vuoden 2009 alusta. Pakollisuus perustuu kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n päätökseen.

Alusten lippuvaltioiden on ennen päätöksen voimaantuloa järjestettävä tietojenkäsittelykeskus, johon sen lipun alla purjehtivat alukset voivat toimittaa sovitut tiedot. Vaihtoehtoina ovat kansallinen keskus, alueellinen yhteistyökeskus tai kansainvälinen keskus. EU päätyi siis alueelliseen keskukseen. Sen perustaminen maksaa noin 3,1 miljoonaa euroa. Käyttökustannukset ovat noin 4,6 miljoonaa euroa vuodessa.

Uudistuksella parannetaan merenkulun turvallisuutta ja tuetaan terrorisminvastaisia toimia. Itämerellä on jo oma seurantajärjestelmä (AIS), joten EU-keskuksen keräämistä tiedoista on siellä vähemmän hyötyä kuin muilla alueilla. ■ KK

Lisätietoja: merenkulkuneuvos Sirkka-Heleena Nyman, puh. (09) 160 28009

Ilmailun päästökauppa ei edennyt ICAO:n kokouksessa

● Komissio ja puheenjohtajamaa tiedottivat juuri kokouksen alla päättyneen kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n yleiskokouksen tuloksista. Unioni ei saanut tukea suunnitelmilleen, joiden mukaan vuoden 2012 alusta kaikki EU:sta lähtevät ja saapuvat lennot liitettäisiin mukaan päästökauppajärjestelmään. Yleiskokous katsoi, että EU ei voi velvoittaa kolmansien maitten lentoyhtiöitä päästökauppaan.

Liikenneasioiden komissaari Jacques Barrot myönsi kokouksen olleen EU:lle pettymys ja arvosteli ICAO:ta kunnianhimon puutteesta. Hän kuitenkin sanoi komission jatkavan työtään lentoliikenteen päästökauppajärjestelmän edistämiseksi. Liikenneministerit keskustelevat tilanteesta marraskuun neuvostossa.

Lisäksi ministerit antoivat komissiolle mandaatin neuvotella kattavasta lentoliikennesopimuksesta Kanadan kanssa. Se korvaisi jäsenvaltioiden ja Kanadan kahdenväliset sopimukset. ■ KK

Lisätietoja: hallitusneuvos Rita Linna, puh. (09) 160 28559
lakimies Suvi Järvelä, Ilmailuhallinto, puh. (09) 4250 2862

liikenne- ministeri- neuvosto

Marraskuun lopun neuvostossa sähköisen viestinnän lakipaketti ja merenkulun turvallisuusdirektiivejä

● Brysselissä 29.–30. marraskuuta kokoontuvan liikenne- ja teleneuvoston asialista elää vielä, mutta käsittelyyn on tulossa runsaasti asioita.

Viestintäministerielle esitellään pitkään valmisteilla ollut sähköisen viestinnän lakipaketti. He hyväksyvät päätelmät mobiilitelevision aseman vahvistamisesta ja digitelevisioon siirtymisen vuoksi vapautuvien taajuuksien käytöstä. Esille tulee myös *2010-toimenpideohjelmaan* liittyvä aloite siitä, miten tietotekniikkaa hyödynnetään iäkkään väestön elämässä. Yleisnäkemyksiä haetaan satelliittivälitteisiä mobiilipalveluja koskevasta MSS-päätöksestä.

Liikenneministerien kokouksessa puheenjohtajan tavoitteena on poliittinen yhteisymmärrys muun muassa kahdesta merenkulun kolmanteen turvallisuuspakettiin kuuluvasta direktiivistä sekä lentokenttämaksudirektiivistä. Komission lokakuussa esittelemästä logistiikan toimenpideohjelmasta hyväksytään päätelmät. Galileon tilannekin luultavasti puhuttaa ministereitä jälleen kerran. ■

Junavaunujen käyttöön otosta ja kunnossapidosta määräyksiä

● Yhteisön rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus- ja turvallisuusdirektiiveistä vahvistettiin yleisnäkemyksiä.

Yhteentoimivuusdirektiivin muutoksella muun muassa yksinkertaistetaan ja selkeytetään liikkuvan kaluston hyväksyntää ja käyttöönottoa. Nykysäädösten mukaan rautatievaunut, joilla on lupa liikkua yhdessä jäsenvaltiossa, eivät välttämättä saa liikennöidä muiden jäsenmaiden rataverkolla ilman uutta lupaa. Tarkoitus on myös antaa komissiolle mahdollisuus ryhtyä toimiin, jos jonkin jäsenvaltion tarkastuslaitoksen ei katsota täyttävän asianmukaisia vaatimuksia.

Turvallisuusdirektiivi sisältää uuden määritelmän muun muassa kaluston haltijasta. Siinä on myös artikla liikkuvan kaluston kunnossapidosta. Muut muutokset ovat vähäisiä ja lähinnä teknisluontoisia.

Suomi kannattaa direktiivimuutoksia. Yhteentoimivuusdirektiivissä on otettu huomioon Suomen ja Venäjän välisessä rautatieliikenteessä käytettävän kaluston hyväksymismenettelyt. Niihin ei näin tulisi muutoksia. Euroopan parlamentin täysistunto ei ole vielä antanut direktiiveistä lausuntoa. ■ KK

Lisätietoja:

hallitusneuvos Hannu Pennanen, puh. (09) 160 28470

johtava asiantuntija Kari Pulli, Rautatievirasto, puh. 040 548 7606

Lentokenttien ruuhkiin haetaan ratkaisuja

● Ministerikokouksessa oli esillä komission tiedonanto Euroopan lentokenttien kapasiteetista, tehokkuudesta ja turvallisuudesta. Komission mukaan lentoasemien nykykapasiteetti ei vastaa kysyntää, mikä uhkaa rajoittaa lentoliikennettä. Ruuhkat ja tehottomuus lisääntyvät. Ongelmaan yritetään löytää sekä markkinoiden että ympäristön kannalta kestäviä ratkaisuja. Niihin kuuluu mm. se, että yhdennetään liikennemuotoja ja lisätään niiden yhteiskäyttöä.

Kokous hyväksyi asiasta päätelmät. Niissä todetaan, että lentoasemien suunnittelu ja kehittäminen kuuluvat jäsenvaltioiden toimivaltaan. Ministerineuvosto haluaa kuitenkin, että komissio kehittää lentoasemien kapasiteetin arviointimenetelmiä ja kehittää uusien tekniikoiden ja menettelyjen yhteentoimivuuden vaatimuksia. Komission toivotaan myös kannustavan uusien tekniikoiden tutkimusta ja kehittämistä.

Päätelmien mukaan tulevissa toimissa on otettava huomioon kansalliset, alueelliset ja paikalliset erityispiirteet ja erityisesti syrjäseutujen tarpeet.

Suomi kannatti päätelmien hyväksymistä. ■ KK

Lisätietoja:

hallitusneuvos Rita Linna, puh. (09) 160 28559

ylitarkastaja Topi Sirén, puh. (09) 160 28457

Kaupunkiliikenne keskiöön

● Kaupunkiliikennepolitiikan valmistelua esiteltiin ministereille. Vuoden päästä kaupunkiliikenteestä on tarkoitus hyväksyä EU:n toimintaohjelma.

Kaupunkiliikenteestä on valmistunut vihreä kirja. Siinä todetaan, että ruuhkautuminen, liikenteen ympäristöhaitat, älykkäiden liikennejärjestelmien kehittäminen, kaupunkiliikenteen helppokäyttöisyyden lisääminen sekä turvallisuuden parantaminen vaativat toimia.

Vihreässä kirjassa käsitellään joukkoliikennettä, tavaraliikenteen jakelun logistiikkaa kaupungissa sekä kevyttä liikennettä. Kehitteillä on esimerkiksi yhteiseuroopalainen kaupunkien joukkoliikennematkustajien oikeuksien julistus. Liikenteen kysynnän hallintaan haetaan keinoja muun muassa kävelyalueista, nopeusrajoituksista ja tiemaksuista.

Väestön ikääntyminen aiotaan ottaa huomioon mm. korostamalla kutsuliikennettä ja taksien käyttöä linkkinä julkiseen liikenteeseen.

Tavoitteena on saada EU-linjauksista ja yhteisön alueen parhaista käytännöistä ”työkalupakki” Euroopan kaupungeille.

Suomi pitää hyvänä, että yhteisö painottaa kaupunkiliikenteen merkitystä liikennepolitiikan keskeisenä osana. ■ KK

Lisätietoja:

liikennepalveluyksikön päällikkö

Mikael Nyberg, puh. (09) 160 28474

ylitarkastaja Merja Nikkinen,

puh. (09) 160 28555

Euroopan unionin viestintäministerit

Viestintäministerit kokoontuivat 1. lokakuuta Luxemburgissa.

● Kokouksessa keskityttiin postipalveludirektiivin muutokseen, jolla avattiin EU:n postimarkkinat kilpailulle. Kompromissina sovittiin, että markkinat avautuvat vuoden 2010 lopussa. Suomi olisi ollut valmis komission ehdotuksen mukaiseen nopeampaan aikatauluun.

Suomessa postikilpailu on jo lainsäädännöllä avattu, joten neuvoston päätös ei merkitse isoja muutoksia Suomen säädöksiin.

Postidirektiivin lisäksi kokouksessa tuli esiin MSS-päätös. Puheenjohtaja pyysi jäsenmaiden tukea satelliittivälitteisiä matkapuhelinpalveluja koskevan päätöksen nopealle käsittelylle neuvoston työryhmässä.

Viestintäministerit pääsivät yhteisymmärrykseen siitä, että postipalvelut avataan EU:ssa kilpailulle vuoden 2010 loppuun mennessä. Osa maista sai kaksi vuotta tuota pidemmän siirtymäajan. ■

viestintä-
ministeri-
neuvosto

9

Postimarkkinat avautuvat vuoden 2010 loppuun mennessä

Viestintäministerit saavuttivat poliittisen yhteisymmärryksen postipalveludirektiivin muuttamisesta. Keskeisintä direktiivin muuttamisessa on postipalvelumarkkinoiden avaaminen kilpailulle koko Euroopan unionin alueella.



● Kokouksessa sovittiin markkinoiden avaamisen määräajaksi 31.12.2010. Tämän lisäksi yhdelletoista jäsenvaltiolle annettiin mahdollisuus kahden vuoden lisäsiirtymäaikaan. Lisäaikaa saaneiden maiden tulee avata markkinansa viimeistään 31.12.2012. Siirtymäajan saivat Kypros, Tšekki, Kreikka, Unkari, Latvia, Liettua, Luxemburg, Malta, Puola, Romania ja Slovakia. Uusista jäsenmaista Viro, Bulgaria ja Slovenia noudattavat enemmistön aikataulua.

Suomessa postipalvelut on lainsäädännöllisesti jo avattu kilpailulle, joten direktiivin muuttaminen ei aiheuta Suomessa tarvetta isoihin lainmuutoksiin. Suomi kannatti alun perin komission ehdotusta avata postimarkkinat jo vuoden 2009 alusta, mutta oli valmis hyväksymään myös saavutetun kompromissin.

Kokouksessa sovittiin myös siitä, ettei kuriiri- ja express-palveluita veloiteta jatkossakaan osallistumaan yleispalvelun rahoitukseen. Ratkaisu vastaa Suomen kantaa.

Kilpailun avaamiseen liittyy pykälä siitä, miten kaikille tarjolla oltavat peruspostipalvelut järjestetään. Jäsenmailla on jatkossa mahdollisuus määritellä nykyistä joustavammin se, miten niin sanotut yleispalvelut turvataan. Yleispalvelut voi myös rahoittaa useilla tavoin.

■ KK

Kuorma- ja linja-autojen liikenneluvan ehtoja yhtenäistetään

Euroopan unionin komissio on antanut säädösehdotuspaketin kaupallisista tiekuljetuksista. Kuorma- ja linja-autoliikenteen liikennelupaehdotuksia halutaan yhtenäistää unionin alueella. Komission ehdotus myös rajoittaisi ulkomaisella autolla tehtyjä tavarakuljetuksia toisessa jäsenmaassa.

Uudistuksen tavoitteena on tehostaa EU:n sisämarkkinoiden toimivuutta ja parantaa valvontaa tieliikennemarkkinoilla. Valtioneuvosto lähetti eduskunnalle lokakuun lopussa kirjelmät ehdotuksista kuorma- ja linja-autojen liikennelupa-asetukseksi sekä tavaraliikenteen yhteisölupa-asetukseksi. Suomi kannattaa pääosin komission ehdotuksia.

Lisätietoja:
hallitusneuvos Jorma Hörkkö,
puh. (09) 160 28503 (tavara-liikenne)
neuvotteleva virkamies Irja Vesanen-Nikitin,
puh. (09) 160 28544 (linja-autoliikenne)

● Ehdotuksen mukaan kuorma- ja linja-autoliikenteessä liikenneluvan saamisen ehtoina säilyisivät vakavaraisuus, ammattitaito ja hyvä maine. Yrittäjän ja liikenteestä vastaavan henkilön ammattitaitovaatimuksia kiristetään. Ammattitaitokokeeseen pääsemiseksi vaadittaisiin pääsääntöisesti vähintään 140 tunnin kurssi. Tämä vastaa Suomen nykyisiä vaatimuksia.

Yrityksiltä vaadittaisiin jatkossa kiinteä toimittaja ajoneuvojen ja kirjanpidon säilyttämiseksi. Tarkoituksena on estää niin sanotut postilaattikoyritykset. Valvonnan parantamiseksi esitetään liikennelupien sähköistä rekisteriä. Rekisteri olisi kaikkien jäsenvaltioiden käytössä.

Tavaraliikenteen kabotaasia rajoitetaan

Kansainvälisiin kuljetuksiin vaadittaisiin nykyiseen tapaan yhteisölupa. Uutena asiana tavaraliikenteessä rajoitettaisiin ns. kabotaasia eli ulkomaisella autolla tehtyä ajoa toisessa jäsenmaassa. Nykyään käytäntö vaihtelee maittain. Jatkossa vieraan maan rekisterissä oleva auto saisi tehdä enintään kolme kuljetusta toisessa jäsenmaassa viikon aikana siitä, kun ajoneuvo on tullut maahan. Tämän jälkeen olisi poistuttava maasta ennen kuin uusi oikeus kabotaasiin alkaa. Auton rekisteröintivaltioon asti ei kuitenkaan tarvitse palata. Suomen kanta on, että kabotaasin tulisi kuitenkin edelleen olla luonteeltaan tilapäistä, eikä perustua esimerkiksi toistaiseksi voimassa oleviin sopimuksiin.

Satunnainen kabotaasi on ollut Suomessa mahdollista vanhoille jäsenmaille, mutta sitä ei ole juuri ollut. Suomessa ei ole ollut varsinaisia rajoituksia kabotaasille, mutta Suomessa käy-

tettävä ajoneuvo on pitänyt rekisteröidä 30 päivän kuluessa.

Kabotaasi on ollut mahdollista kieltää liittymissopimusten nojalla useimmilta ns. uusien jäsenmaiden kuljettajilta. Suomi on käyttänyt kieltomahdollisuutta. Kielto koskee Latvian, Liettuan, Puolan, Slovakian, Tšekin, Unkarin ja Viron kuljettajia huhtikuun loppuun 2008. Kieltoa voidaan jatkaa vuodella, muiden kuin Tšekin ja Puolan kohdalla kuitenkin vain, jos ilmenee vakavia häiriöitä.

Liikenne- ja viestintäministeriö arvioi, että ehdotus vaikuttaa Suomen kuljetusmarkkinoihin vain vähän. Ulkomailla kabotaasikuljetuksia tekeville suomalaisyrityksille ehdotus saattaa aiheuttaa lisäkustannuksia. Suomalaiset ovat tehneet kuljetuksia lähinnä Saksassa ja Pohjoismaissa.

Yrittäjäkuljettajat halutaan työaikadirektiivin ulkopuolelle

Asetusehdotuksessa lisättäisiin valvontaviranomaisten yhteistyötä rikkomusten selvittelyssä ja seuraamusten määräämisessä. Vakavat rikkomukset ja toistuvat pienemmät rikkomukset pitäisi rekisteröidä sähköiseen tietokantaan. Rangaistuksena voisi olla esimerkiksi väliaikainen kielto harjoittaa kabotaasia valtiossa, jossa rikkomus on tehty.

Yrityksen vakavaraisuusvaatimus kiristyisi. Valtioneuvoston mukaan kiristyneet vaatimukset voivat estää joidenkin nykyisin elinkel-poisten kuljetusyritysten toimimisen alalla.

Ehdotuspakettiin kuuluu myös selvitys kuljettajien työaikadirektiivin soveltamisesta yrittäjäkuljettajiin. Komissio on päättänyt selvityksessään Suomen kannalle siitä, että direktiivin ei tulisi koskea yrittäjäkuljettajia.



kuva: Panu Pääviä

Tieliikenteen ajoaikasopimus kolmansien maiden kanssa tekeillä

● Tieliikenteen ajoaikasäästöjen yhtenäistämistä neuvotellaan EU:n jäsenmaiden ja kolmansien maiden välillä. Tavoitteena on muuttaa ajoaikoja koskevaa AETR-sopimusta niin, että ajo- ja lepoaikasäännökset olisivat Euroopassa mahdollisimman yhdenmukaisia.

Huhtikuussa voimaan tullut Euroopan unionin asetus tiukensi EU:ssa noudatettavia tieliikenteen ajoaikoja. Vanhoja EU:n säädöksiä noudatetaan kuitenkin AETR-sopimuksen nojalla vielä EU/ETA-maiden sekä Sveitsin ja muun Euroopan välisissä kuljetuksissa, esimerkiksi Suomen ja Venäjän välillä.

Neuvotteluja käydään YK:n Euroopan talouskomission (ECE) tieliikennetyöryhmässä, joka käsittelee asiaa kokouksessaan lokakuun puolivälissä. Tavoitteena on saada neuvottelut päätökseen ensi vuoden alkupuolella. ECE:n tieliikennetyöryhmän puheenjohtajana toimii kansainvälisten asioiden neuvos **Jouko Alaluusua** liikenne- ja viestintäministeriöstä. ■ KK-S

Lisätietoja:

kansainvälisten asioiden neuvos Jouko Alaluusua, puh. (09) 160 28499
hallitusneuvos Jorma Hörkö, puh. (09) 160 28503

Komission mukaan ajo- ja lepoaikojen noudattaminen olisi liikenneturvallisuuden kannalta riittävää. Komissio valmistelee asiasta säädösehdotuksen.

Linja-autoliikenteen lupamenettely kevenee

Valmistelussa on myös asetus kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista säännöistä. Jäsenmaiden välisen säännöllisen linja-autoliikenteen lupamenettelyä on tarkoitus yksinkertaistaa. Samalla luvan saanti helpottuu. Lupaa ei kuitenkaan voitaisi myöntää, jos haettu liikenne voi aiheuttaa vakavaa haittaa sellaisen liikenteen kannattavuudelle, jota harjoitetaan julkisen palvelun veloitteen mukaisena liikenteenä. Asetus ei koskisi jäsenmaan ja kolmansien maiden välisiä kuljetuksia, joten esimerkiksi Suomen ja Venäjän välinen liikenne jäisi edelleen maiden kahdenkeskisen sopimuksen varaan.

Kansainvälisen liikenteen alalietuloluvan eli niin sanotun yhteisöluvan lupa-asiakirjoja harmonisoidaisiin. Kabotaasia eli linja-autoliikennettä toisessa jäsenmaassa koskevat määräykset säilyisivät pääosin ennallaan. Kabotaasiliikenne ei olisi edelleenkaan sallittua kaupunkiliikenteenä tai seutuliikenteenä. Ehdotuksessa esitetään myös, että viranomaisten välistä tiedonvaihtoa tehostetaan.

Osaa maantieliikenteen säädöksistä käsitellään näillä näkymin EU:n liikenneministerineuvostossa marraskuussa. Linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevan säädöksen käsittelyajoista ei kuitenkaan ole vielä tietoa. ■ KK-S

Komissio valmistelee mallia liikennemaksujen määräytymisestä

● Komissio on alkanut valmistella mallia, jonka tarkoituksena on määrittää, kuinka tienkäytösmaksujen määräytymisessä voidaan ottaa huomioon ns. ulkoiset kustannukset. Näitä ovat muun muassa liikenneonnettomuuksista ja ympäristöhaitoista yhteiskunnalle aiheutuvat kulut. Mallin tulisi olla valmis esiteltäväksi viimeistään kesäkuussa 2008.

Kustannustenmäärittelymalli on vielä alkuvaiheessaan, mutta sen on tarkoitus kattaa kaikki liikennemuodot. Komissio ryhtyi työhön, koska eurovinjettidirektiiviä säädettäessä eräät jäsenmaat halusivat, että ulkoiset kustannukset otetaan huomioon tiemaksuissa. Tuolloin täysin johdonmukaisen ja tasapuolisen mallin löytämistä kuitenkin pidettiin liian monimutkaisena tehtävänä.

Eurovinjetti on järjestelmä, joka luo yhtenäiset periaatteet sille, miten raskaan liikenteen tietullit määräytyvät. Vinjettiä koskeva direktiivi hyväksyttiin alkuvuodesta 2006. ■ MN

Lisätietoja: liikenneneuvos Lassi Hilska, puh. (09) 160 28497

Kuorma-autoihin kuolleen kulman peilejä

● Uudehkoihin kuorma-autoihin tulee asentaa lisäpeilit niin sanottujen kuolleen kulmien vähentämiseksi. Heinäkuussa annettu direktiivi määrää, että matkustajan puoleisten lisätaustapeilien pitää olla asennettuina ja katsastuksessa hyväksytyinä maaliskuun 2009 loppuun mennessä.

Direktiivi koskee kuorma-autoja, jotka on otettu käyttöön 1.1.2000 tai sen jälkeen. Käytännössä tämä ei koske 26.1.2006 jälkeen käyttöönotettuja kuorma-autoja, sillä niihin on jo uutena vaadittu riittävät taustapeilit.

Muutoksen tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta. Monissa raskaiden ajoneuvojen onnettomuuksissa kuljettajat eivät huomaa muita tienkäyttäjiä, jotka ovat hyvin lähellä heidän autoaan niin sanotuissa kuollessa kulmissa. Arvioiden mukaan Euroopassa kuolee joka vuosi noin 400 ihmistä tällaisissa onnettomuuksissa. Useimmiten uhrit ovat jalankulkijoita, pyöräilijöitä, mopoiilijoita ja moottoripyöräilijöitä. Näkyvyyden puutteista johtuvia onnettomuuksia voidaan vähentää kustannustehokkaasti vaatimalla uudehkoihin kuorma-autoihin paremmat peilit.

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee syksyn aikana direktiivin edellyttämät muutokset ajoneuvolainsäädäntöön. ■ KK-S

Lisätietoja: yli-insinööri Juha Valtonen, puh. (09) 160 28615



Päällekkäisistä turvatoimien tarkastuksista halutaan eroon lentoliikenteessä

● Komissio haluaa aloittaa Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n kanssa neuvottelut, jotta päällekkäisyyttä lentoliikenteen turvatoimien tarkastuksissa voitaisiin vähentää. EU:n jäsenmaissa on nyt käytössä kaksi eri seurantajärjestelmää, toinen ICAO:n ja toinen EU:n. Molemmissa järjestelmissä turvatoimien täyttämiseen valvotaan lentoasemilla tehtävien arvioinnin ja havaitut puutteet pyritään poistamaan.

Komissio totesi heinäkuussa toivovansa ministerineuvostolta neuvotteluvaltuuksia. Asia on menossa neuvoston ilmailutyöryhmän käsittelyyn. Komission tavoitteena olisi, että ICAO lopettaisi yksittäiset turvatoimien arvioinnit unionin alueella.

Hallitus on lähettänyt eduskunnalle U-kirjeen, jonka mukaan komission pyrkimystä päällekkäisten tarkastusten välttämiseen ja resurssien tehokkaampaan käyttöön voidaan pitää perusteltuna. Hallituksen kanta on, että komissiolle voidaan myöntää neuvottelumandaatti. ■ MN

Lisätietoja:
ylitarkastaja Topi Sirén,
puh. (09) 160 28457 tai 040 774 3496

ETA-maista käytettyinä tuotujen autojen katsastus helpottui

● Suomeen ETA-maista käytettyinä tuoduilta autoilta ja perävaunuilta ei enää vaadita kuntotarkastusta, jos ajoneuvon määräaikaikatsastus on voimassa. Aiemmin autoille on tehty kuntotarkastus rekisteröintikatsastuksen yhteydessä, vaikka määräaikaikatsastus olisi voimassa. Kuntotarkastuksessa on selvitetty mm. ajoneuvon liikennekelpoisuus sekä pakokaasupäästöjen määrä.

Kuntotarkastusta ei vaadita myöskään niiltä ETA-alueelta käytettyinä maahantuoduilta uudehkoilta autoilta, joita ei ole Suomen säännösten mukaan vielä tarvinnut määräaikaikatsastaa. Yksityiskäytössä olevien henkilöautojen kohdalla tämä tarkoittaa alle kolme vuotta vanhoja autoja.

Käytettyinä maahantuoduilta autoilta vaaditaan jatkossakin rekisteröintikatsastus ennen kuin ajoneuvo rekisteröidään ja otetaan käyttöön Suomessa. Rekisteröintikatsastuksessa ajoneuvo tunnustetaan ja sen tiedot tallennetaan rekisteriin. Samalla tarkastetaan, että ajoneuvon rakenne, varusteet, mitat ja massat vastaavat säännöksiä.

Suomi sai kesäkuussa EY:n komissiolta virallisen huomautuksen kuntotarkastuksen vaatimisesta. Vastaavanlainen käytäntö on osassa EU-maita.

EY-tuomioistuin antoi syyskuussa Hollannille tuomion vastaavan kuntotarkastuksen vaatimisesta. Tuomioistuin katsoi, että Hollanti ei ole noudattanut tavarain vapaan liikkumisen säännösten mukaisia velvoitteita. Sen sijaan auton tunnistamista koskevan tarkastuksen osalta tuomioistuin hylkäsi kanteen.

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee parhaillaan asian vaatimia muutoksia ajoneuvojen hyväksynnästä annettuun asetukseen. ■ KK-S

Lisätietoja: liikenneneuvos Kari Saari, puh. (09) 160 28557
liikenneturvallisuusyksikön päällikkö Matti Roine, puh. (09) 160 28568

Lentoasemamaksudirektiivin käsittely alkanut

● Lentoasemamaksudirektiiviä ryhdyttiin käsittelemään kesällä neuvoston ilmailutyöryhmässä. Direktiiviehdotuksella komissio pyrkii yhtenäistämään lentoasemamaksujen määräytymisperusteita, tekemään hinnoittelusta läpinäkyvää ja edistämään lentoasemien rajallisen kapasiteetin tehokasta käyttöä. Suomessa direktiiviä sovellettaisiin ainoastaan Helsinki-Vantaan lentoasemaan.

Suomessa on herännyt huolta siitä, voisiko lentoasemamaksudirektiivi vaarantaa nykykäytännön, jossa Finavia tukee Helsinki-Vantaan lentoaseman tuottamalla tuloilla maakuntalentokenttiä. Ehdotuksessa ei kuitenkaan ole tällä hetkellä säännöksiä, jotka estäisivät lentoasemaverkoston ylläpitämisen myös jatkossa.

Direktiiviehdotuksen käsittelystä neuvostossa ja parlamentissa ei odoteta helppoa. Jäsenmaiden alustavat näkemykset direktiivin sisällöstä ja soveltamisalasta eroavat toisistaan hyvin paljon. ■ MN

Lisätietoja: hallitusneuvos Rita Linna, puh. (09) 160 28559

Komissio linjasi meripolitiikan päämääriä

● Komission 10. lokakuuta julkaisema meripolitiikan tiedonanto esittelee EU:n tulevat meripolitiikan tavoitteet. Tiedonantoon liittyy toimenpideohjelma, jossa komissio linjaa tarkempia keinoja ja välineitä.

Komission mukaan meripolitiikassa tulee satsata merten tutkimukseen, edistää rannikkoalueiden turismia, taistella laitonta kalastusta vastaan ja vähentää laivojen kasvihuonepäästöjä.

Meripolitiikassa nivotaan yhteen eri politiikan lohkoille kuuluvat asiat kuten merenkulku, kalastus, energia-asiat ja matkailu. Tarkoituksena on mahdollisimman laaja-alainen tarkastelu, jonka päämääränä on, että merten tarjoamat taloudelliset mahdollisuudet voidaan hyödyntää parhaalla mahdollisella tavalla, mutta kestävän käytön periaatteiden mukaisesti. ■ MN

Lisätietoja:

merenkulkuneuvos Minna Kivimäki, puh. (09) 160 28013

Merenkulun turvallisuusdirektiivit etenevät eri tahtiin

● Merenkulun kolmanteen turvallisuuspakettiin kuuluvat seitsemän säädösehdotusta etenevät eri vauhtia.

Kolmesta direktiivistä on tällä hetkellä olemassa neuvoston poliittinen yhteisymmärrys. Nämä ovat alusliikenteen valvontadirektiivin muutosehdotus, satamavaltiotarkastuksia koskevan direktiivin uudistamiseksi ja onnettomuustutkintadirektiivi.

Neuvoston työryhmäkäsittelyssä ovat luokituslaitosdirektiivin uudistus ja matkustajavastuuta koskeva asetus. Puheenjohtajamaa Portugalin tavoitteena on, että näistä saavutettaisiin poliittinen yhteisymmärrys seuraavassa liikenneneuvostossa 29.–30. marraskuuta.

Siviilivastuudirektiivin ja lippuvaltion vastuuta koskevan direktiivin käsittelyä ei ole vielä aloitettu neuvostossa. ■ MN

Lisätietoja:

merenkulkuneuvos Sirkka-Heleena Nyman, puh. (09) 160 28009

Komissiolta logistiikkapaketti

Komissio julkaisi 17. lokakuuta logistiikan toimenpideohjelman ja useita tiedonantoja, jotka kaikki suoraan tai epäsuoraan liittyvät tavaraliikenteen edistämiseen.

Toimenpideohjelma logistiikasta

● Ohjelmassa korostetaan muun muassa logistiikan energiatehokkuutta, kuljetusketjujen hallintaa ja älykkään liikenteen tehostamista.

Logistiikan toimenpideohjelma on EU:ssa ensimmäinen laatuaan. Ohjelman valmistelu käynnistettiin Suomen puheenjohtajakaudella, sillä saumattomasti toimivat kuljetukset ovat unionin reunalla sijaitsevan Suomen taloudelle erityisen tärkeitä.

Komissio esitteli toimenpideohjelmaa jäsenvaltioille ministeritason konferenssissa, joka pidettiin Lissabonissa 22.–23. lokakuuta. Marraskuun liikenneneuvostossa tavoitteena on, että ministerit hyväksyisivät ohjelmaa koskevat päätelmät. ■ MN

Lisätietoja:

liikenneneuvos Lassi Hilska, puh. (09) 160 28497 tai 040 543 6573

Tiedonannot rahtiliikenteen rautatieverkostosta ja rautateiden sisämarkkinoista

● Komissio haluaa edistää rahdin kuljettamista rautateitse. Tavarankuljetuksiin käytettävää rautatieverkkoa koskevassa tiedonannossa todetaan, että rautateiden kilpailukykyä tavarankuljetuksissa on kuitenkin edelleen vahvistettava. Alan on kyettävä vastaamaan nykyistä paremmin asiakkaiden odotuksiin muun muassa matka-aikoja lyhentämällä.

Rautateiden sisämarkkinoita koskevassa tiedonannossa esitellään keinot arvioida sitä, ovatko rautatiepaketit vaikuttaneet halutulla tavalla. Ensimmäisellä ja toisella rautatiepaketilla avattiin Euroopan unionissa kilpailulle tavaraliikenne, kolmannella on tarkoitus avata unionin sisäisen kansainvälinen matkustajaliikenne. ■ MN

Lisätietoja: merenkulkuneuvos Minna Kivimäki, puh. (09) 160 28013

Tiedonanto satamapolitiikasta

● Satamapolitiikan tiedonantoon ei sisälly esitystä satamapalveluiden markkinoillepääsyn ehdoista, siinä vain todetaan sisämarkkinasääntöjen pätevän satamiin samoin kuin muihinkin palveluihin. Sen sijaan komissio aikoo selvittää satamapalvelumarkkinoita hyväksymällä ensi vuonna suuntaviivat satamien julkiselle tuelle. Tiedonantoon ei kuitenkaan sisälly esitystä satamapalveluiden markkinoillepääsyn ehdoista.

Tiedonannossa korostetaan satamien suurta merkitystä Euroopan logistiikkajärjestelmille ja Euroopan kilpailukyyn vahvistamiselle. Komission tavoitteena on edistää satamanpitoa, satamapalvelumarkkinoita ja satamien kehittämistä. Tiedonannon mukaan näiden päämäärien saavuttamiseksi on muun muassa huolehdittava siitä, että satamilla on riittävä käsittelykapasiteetti ja niiden maaliikenneyhteyksiä parannetaan. Satamaviranomaisen rooli on tiedonannossa määritelty varsin väljästi.

Komissio teki vuosina 2003 ja 2004 esitykset satamadirektiiviksi. Molemmat yritykset epäonnistuivat. Jälkimmäisen esityksen hylkäsi Euroopan parlamentti tammikuussa 2006. Tuolloin satamaoperaattorit vastustivat etenkin direktiiviin kuuluvaa pakollisten toimilupien järjestelmää ja työntekijäjärjestöt puolestaan sitä, että jäsenmaiden olisi direktiivin nojalla täytynyt sallia pysyvän merihenkilöstön käyttäminen lastinkäsittelyyn. ■ MN

Lisätietoja: liikenneneuvos Lassi Hilska, puh. (09) 160 28497

Tiedonanto merten moottoriteistä

● Komissio on 27. syyskuuta nimittänyt koordinaattorin, jonka tehtävänä on tukea merten moottoriteiden toteuttamista ja käyttöönottoa. Lisäksi komissio kartoittaa eri toimijoiden näkemyksiä merten moottoriteistä esittämällä tiedonannossa aihetta koskevia avoimia kysymyksiä. Vastaaajilta tiedustellaan esimerkiksi, mitä nämä pitävät hankkeen onnistumisen kannalta kriittisinä kysymyksinä ja miten merten moottoritiet voidaan parhaiten kytkeä maaliikenteen tavarankuljetusketjuihin.

Merten moottoritiet ovat osa yleiseurooppalaista liikenneverkkoa (TEN), joka yhdistää EU-maat toisiinsa. ■ MN

Lisätietoja: merenkulkuneuvos Minna Kivimäki, puh. (09) 160 28013

Veronan liikenneministerikokous peruttiin

● Euroopan liikenneministerien liikenneturvallisuuskokous Veronassa on peruttu. Epäviralliselle konferenssille oli kalenterista varattu paikka marraskuun alussa, mutta puheenjohtajamaa Portugali ei pitänyt kokouksen järjestämistä tänä vuonna tarpeellisena.

Vuosina 2003–2006 ministerit ovat kokoontuneet vuosittain Veronaan keskustelemaan tieliikenteen turvallisuuden edistämisestä. ■

Kolmas rautatiepaketti hyväksyttiin

Euroopan parlamentti ja neuvosto saavuttivat kesäkuussa 2007 sovitteluratkaisun EU:n III rautatiepakettiin kuuluvista säädöksistä. Euroopan parlamentti on 25.9.2007 hyväksynyt omalta osaltaan sovitteluratkaisun ja vastaavasti neuvosto omalta osaltaan 26.9.2007.

Pakettiin kuuluvat säädökset ovat veturinkuljettajien ajokorttidirektiivi, markkinoillepääsydirektiivi (direktiivi yhteisön rautateiden kehittämisestä) sekä niin sanottu matkustajavastuuasetus.

● Veturinkuljettajien ajokorttidirektiivin soveltamisalaan kuuluvat yhteisön rataverkolla liikennöiviä junia kuljettavat veturinkuljettajat. Direktiivillä pyritään poistamaan veturinkuljettajien kelpoisuusvaatimuksissa nykyisin olevat erot jäsenvaltioissa ja yhtenäistämään veturinkuljettajien kelpoisuuden hyväksyntämenettelyt ja lupakirjat. Tarkoituksena on ottaa käyttöön vastavuoroisen tunnustamisen periaatteelle pohjautuva yhtenäinen malli kelpoisuuden hyväksymiselle. Direktiivi sisältää säännökset kelpoisuuden minimivaatimuksista (minimi-ikä, koulutus, ammattikokemus), lupakirjan myöntämismenettelystä, veturinkuljettajien koulutuksesta sekä kansallisen turvallisuusviranomaisen, rataverkon haltijan ja rautatieyritysten tehtävistä ja vastuusta. Direktiiviä aletaan soveltaa vaiheittain, ensi vaiheessa rajat ylittävässä EU:n sisäisessä kansainvälisessä rautatieliikenteessä.

Markkinoille pääsydirektiivin mukaan kansainvälinen henkilöliikenne avataan kilpailulle vuoden 2010 alusta alkaen. Kilpailun vapauttaminen sisältää kansainväliseen henkilöliikenteeseen liittyvän kabotaasioikeuden (oikeus ottaa ja jättää matkustajia saman jäsenvaltion alueella).

Matkustajavastuuasetus sisältää säännökset muun muassa matkustajille annettavasta

informaatiosta, sopimusasiakirjoista, rautatieyrityksen vastuusta onnettomuustilanteissa loukkaantumisen ja kuoleman varalta sekä matkatavaran ja käsimatkatavaran katoamisen varalta, vastuusta palvelun viivästymisessä tai palvelun peruuttamisessa sekä yhteentoimivista aikataulu- ja paikanvarausjärjestelmistä.

Markkinoille pääsydirektiivillä ei ole Suomessa välittömiä vaikutuksia, koska Suomessa ei ole direktiivissä tarkoitettua EU:n sisäistä kansainvälistä henkilöliikennettä. Matkustajavastuuasetuksen vaikutukset Suomessa ovat melko rajalliset, koska asetuksen pääasiallinen

soveltamisala koskee EU:n sisäistä kansainvälistä henkilöliikennettä. Asetusehdotusta kuitenkin muutettiin sen käsittelyn yhteydessä siten, että sen eräät velvoitteet kohdistuvat myös kotimaan henkilöliikennettä harjoittaviin rautatieyrityksiin (Suomessa VR Osakeyhtiö) ja rataverkon haltijoihin (Suomessa Ratahallintokeskus). Käytännössä asetuksen velvoitteet tulevat voimaan kahden vuoden kuluttua eli vuoden 2009 lopussa.

Veturinkuljettajien ajokorttidirektiivin täytäntöönpano edellyttää Suomessa rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain (1167/2004) muuttamista. ■ Hannu Pennanen

Lisätietoja:
hallitusneuvos Hannu Pennanen,
puh. (09) 160 28470



kuva: Leif Rosnell/VR

Tietoturvallisuus ja sähköinen tunnistaminen tietoyhteiskuntapolitiikan painopisteitä

● Tietoyhteiskunta-asioita koordinoidaan tällä hallituskaudella liikenne- ja viestintäministeriössä. Valtioneuvosto teki kesäkuussa periaatepäätöksen kansallisen tietoyhteiskuntapolitiikan tavoitteista vuosina 2007–2011. Samalla asetettiin arjen tietoyhteiskunnan neuvottelukunta. Sitä johtaa viestintäministeri **Suvi Lindén**.

Tietoyhteiskuntapolitiikassa keskitytään periaatepäätöksen ja edellisen hallituskauden aikana valmistellun tietoyhteiskuntastrategian käytännön toteutukseen.

Arjen tietoyhteiskunnan neuvottelukunta korostaa tietoturvallisuuden merkitystä tietoyhteiskunnan kehityksessä. Myös sähköinen tunnistaminen on yksi tulevien vuosien tietoyhteiskuntapolitiikan painopisteistä.

Tietoyhteiskunnan tietoturvallisuutta edistetään erillisessä tietoturvallisuusryhmässä. Siinä on edustettuna asiantuntijoita laajasti

valtionhallinnosta ja yksityiseltä sektorilta. Ryhmä tekee aloitteita tietoturvallisuuden parantamiseksi ja vastaa uuden tietoturvastrategian luomisesta.

Myös tunnistamisen menetelmiä kehitetään. Sähköisen tunnistamisen kehittämissuunnan tavoitteena on luoda tunnistamiseen julkisen ja yksityisen sektorin yhteinen toimintamalli. Tunnistaminen halutaan tehdä mahdollisimman helpoksi kansalaisille, yrityksille ja muille palvelun tarjoajille.

Neuvottelukunnan yhteydessä toimii erillinen, kulttuuriministeri **Stefan Wallinin** johtama ministeritasoinen tekijänoikeusryhmä. Erillisenä hankkeena selvitetään tieto- ja viestintätekniikan käyttöä opetuksessa ja opiskelussa.

Tietoyhteiskuntakehityksen kannalta keskeisiä asiakokonaisuuksia on nimetty kuusi. Niitä koordinoidaan eri ministeriöissä.

Asiakokonaisuudet ovat:

- Julkisen hallinnon sähköisen palveluiden ja tietoteknisen ympäristön kehittäminen, koordinoijana valtiovarainministeriö
- Tieto- ja viestintätekniikan hyödyntäminen koulutuksen, tutkimuksen ja kulttuurin aloilla, koordinoijana opetusministeriö
- Tietoyhteiskunnan infrastruktuurin ja viestintä- ja mediapalveluiden sekä viestintäalan elinkeinotoiminnan kehittäminen, koordinoijana liikenne- ja viestintäministeriö
- Sosiaali- ja terveydenhuollon innovaatioiden ja sähköisten palveluiden edistäminen, koordinoijana sosiaali- ja terveysministeriö
- Innovaatioihin, kilpailukykyyn ja tuottavuuteen liittyvät tietoyhteiskuntakysymykset koordinoijana kauppa- ja teollisuusministeriö
- Kansalaisten osallisuuden sekä kansalaisvaikutamisen edistäminen, koordinoijana liikenne- ja viestintäministeriö, opetusministeriö ja oikeusministeriö ■ JA

Lisätietoja: apulaisosastopäällikkö Kristiina Pietikäinen, puh. (09) 160 28676 ja neuvotteleva virkamies Päivi Antikainen, puh. (09) 160 28460

EU vauhdittaa mobiilitelevision kehitystä

● Mobiilitelevision yleistymisen Euroopassa on ollut hidasta. Vaikka eurooppalaiset laitevalmistajat ja palveluntarjoajat ovat osallistuneet merkittävästi mobiiliteleviotoiminnan käynnistämiseen, Eurooppa on nyt menettämässä kilpailuetunsa. Komissio katsoo, että tähän on syynä erityisesti käytössä olevat useat eri mobiili-tv-tekniikat.

Euroopan komission tavoitteena on nyt tehdä mobiili-tv:n sisämarkkinoista vahvem-

mat. Tähän tarvitaan yhtenäisten standardien lisäksi sopiva sääntely-ympäristö ja laadukaat taajuusalueet mobiili-tv-palveluille.

Yhteisesti sovitusta teknisestä mobiili-tv-standardista olisi komission mukaan merkittävää etua sekä kuluttajille että yrityksille. Komission mukaan DVB-H olisi vahvin ehdokas maanpäällistä järjestelmää käyttävän mobiili-tv-toiminnan standardiksi Euroopassa. Jäsenmaissa on kuitenkin erilaisia näkemyksiä

siitä, voidaanko jäsenmaat pakottaa yhteen standardiin ja voiko standardeista ylipäättään tehdä poliittisen tason päätöksiä.

Puheenjohtaja on valmistelemassa päätelmiä mobiiliteleviosta, joten ministerit pääsevät ottamaan asiaan kantaa marraskuun lopun teleministerineuvostossa. ■ JA

Lisätietoja: viestintäneuvos Ismo Kosonen, puh. (09) 160 28462



Viestinnän lakipaketti uudistuu – tavoitteena yhtenäisyys, joustavuus

Sähköisen viestinnän lainsäädännön uudistaminen etenee EU:ssa. Kokonais-uudistuksen tavoitteena on varmistaa yhtenäiset sisämarkkinat.

● Viestintädirektiivejä uudistetaan myös vastaamaan teknistä kehitystä. Lisäksi kuluttajan etuja ja tietoturvallisuutta halutaan parantaa.

Lakipaketin valmistelutyö on komissiossa kesken. Suomen kantojen valmistelu on aloitettu alustavasti saatujen epävirallisten tietojen pohjalta.

Taajuuksien hallintaan tehokkuutta

EU haluaa joustavoittaa radiotaajuuksien käyttöä. Taajuuksien hallintaan kaavailaankin huomattavia muutoksia. Komissio haluaa lisätä merkittävästi toimivaltaansa radiotaajuuksien hallinnassa. EU-tasolla koordinoitaisiin sellaisten taajuuksien jakamista, jotka vaikuttavat EU:n sisämarkkinoihin.

Taajuuksien haltijalla olisi aikaisempaa enemmän valtaa päättää, millaisten palveluiden tuotantoon ja millaisella tekniikalla taajuudet käytetään. Myös taajuuksien kaupallistamista tultaneen ehdottamaan; taajuuksien haltijat voisivat tietyillä taajuuksilla myydä hallintaoikeutensa eteenpäin. Komissio määritteli ns. yleiseurooppalaiset palvelut sekä näiden tarjontaan käytettävät taajuusalueet.

Suomen kannalta tilanne on ongelmallinen. Jos taajuuksien käyttöoikeudet myönnettäisiin unionin laajuisina, suomalaiset operaattorit eivät todennäköisesti pystyisi kilpailemaan niistä. Lisäksi Suomi ei syrjäisestä sijainnistaan

johtuen todennäköisesti olisi kovin kiinnostava investointikohde.

Suomen mielestä nykyinen taajuushallintomalli on ollut pääosin toimiva. Radiotaajuuksien käyttöä tulisi hallitusohjelman mukaisesti uudistaa maltillisesti joustavampaan ja tehokkaampaan suuntaan, mutta taajuuksien myöntämismenettelyt tulisi jatkossakin säilyttää kansallisen toimivallan piirissä.

EU:lle oma viestintäviranomainen?

Lainsäädäntöuudistuksen olennaisimpia kysymyksiä on se, miten telesäätelyä kehitetään; keskitetäänkö sitä vai jatketaan kansallisen säätelyn pohjalta.

Suomen mielestä nykyinen säätelymalli on ollut toimiva. Kansallisella viestintäpolitiikalla on onnistuttu luomaan hyvät olosuhteet sekä kuluttajille että investoijille. Uusia teknologioita on saatu hyvin käyttöön. Telesäätelyn keskittäminen merkitsisi Suomen kaltaisille edistyneille maille todennäköisesti korkeampia kuluttajahintoja. Uudet teknologiat saataisiin hitaammin käyttöön, ja palvelut voisivat heikentyä erityisesti haja-asutusalueilla.

Myös komission aikaisemmat raportit osoittavat, että viestintämarkkinat ovat kehittyneet parhaiten niissä maissa, joissa nykyinen direktiivipaketti on pantu tehokkaimmin täytäntöön. Suomen mielestä säätelyn kes-

kittämisen sijaan pitäisi kehittää jo olemassa olevia rakenteita, esimerkiksi Euroopan regulaattorien ryhmän (ERG) ja komission alaisen viestintäkomitean (Cocom) toimintaa.

Komission alustavissa suunnitelmissa on perustaa komission tueksi eurooppalainen viestintäviranomainen. Virasto olisi neuvoa-antava, ja se avustaisi komissiota mm. markkinamäärittelyissä ja taajuuksien hallinnointiin liittyvissä asioissa. Suomi ei näe tarvetta EU:n laajuisen viestintäviraston perustamiselle. Se loisi vain turhaa byrokratiaa. Viraston perustaminen ei myöskään olisi linjassa sen yleisen periaatteen kanssa, että sähköisessä viestinnässä tulisi siirtyä kohti yleistä kilpailulainsäädäntöä.

Parempaa ja yksinkertaisempaa säätelyä

Komission tavoitteena on myös säätelyn yksinkertaistaminen. Komissio haluaa esimerkiksi yksinkertaistaa menettelyjä, joilla kansallinen viestintäviranomainen ilmoittaa markkina-analyyseistä ja markkinamäärittelyistä komissiolle. Suomi kannattaa tätä. Komissio esittää myös, että sen veto-oikeus laajennettaisiin koskemaan kansallisten regulaattorien teleyrityksille määrittämiä velvoitteita. Suomi pelkää, että tämä monimutkaistaisi hallinnollisia menettelyjä ja johtaisi liian pitkälle menevään harmonisointiin.

Teleyritysten funktionaalista erottamista poikkeuksellisissa tilanteissa harkitaan myös.



kuva: Panu Pälviä

ja tehokkuus

Tällöin verkkoja ja palveluja tarjoaisivat eri yritykset. Tätä voitaisiin Suomen mielestä harkita, jos se olisi vain erittäin poikkeuksellista. Komissiolle kaavaillaan lisää toimivaltuuksia myös useilla muilla alueilla. Suomi tulee tarkastelemaan näitä toimivallan lisäyksiä tapauskohtaisesti.

Kuluttajien etuja vahvistetaan

Uudistuksen tavoitteena on myös vahvistaa kuluttajien tietoturvaa ja yksityisyyden suojaa.

Numeronsiirrosta tehtäisiin nykyistä nopeampaa ja tehokkaampaa. Vammaisten pääsyä sähköisiin viestintäpalveluihin parannettaisiin, tarkoituksena on helpottaa esimerkiksi pääsyä 112-hätänumeropalveluun. Tietoturvaloukkauksen kohteeksi joutuneita käyttäjiä olisi jatkossa paremmin informoitava.

Sähköisen viestinnän lainsäädännön kokonaisuudistus koskee viittä direktiiviä: puitedirektiivi, käyttöoikeusdirektiivi, valtuutusdirektiivi, yleispalveludirektiivi ja tietosuojadirektiivi. Jos komissio ehdottaa eurooppalaisen viestintäviraston perustamista, se tulee antamaan myös sitä koskevan asetusehdotuksen.

Komissio julkistanee säädösehdoituksensa 13. marraskuuta. Asian käsittely alkaa tämän jälkeen neuvostossa ja parlamentissa. ■ JA

Lisätietoja:
neuvotteleva virkamies Olli-Pekka Rantala, puh. (09) 160 28585

Taajuuksien kaupallistamista selvitetään

● Radiotaajuuksien kaupallistaminen on Euroopan unionin laajuinen hanke. Komissio on valmistelemassa toimenpiteitä taajuushallinnon joustavuuden lisäämiseksi ja taajuuksien käyttöoikeuksien kaupallistamiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on syksyn ajan työskennellyt taajuuksien mahdollista kaupallistamista selvittävä työryhmä. Sen tehtävänä on selvittää ne toimenpiteet, jotka mahdollistavat radiotaajuuksien kaupallistamisen ja muun kehittämisen Suomessa.

Työryhmän tulee muun muassa tehdä ehdotus siitä, millä periaatteilla taajuuksien käyttöoikeuksia voitaisiin myöntää ja mitkä olisivat mahdollisessa kaupallistamisessa käytettävät taajuudet ja kaupallistamisen aikataulu. Työryhmässä ei tehdä päätöksiä mallien käyttöönotosta.

Työryhmän toimikausi on 1.9.2007–1.5.2008. Sen tulee luovuttaa väliraportti 1.12.2007 mennessä. ■ JA

Lisätietoja: viestintäneuvos Juhapekka Ristola, puh. (09) 160 28348
neuvotteleva virkamies Olli-Pekka Rantala, puh. (09) 160 28585

Lakimuutoksin tehokkaampaa käyttöä taajuuksille

● Euroopan komissio on antanut kaksi radiotaajuuksien käyttöön liittyvää lainsäädäntöehdotusta. Ehdotuksilla pyritään taajuuksien tehokkaaseen käyttöön ja tätä kautta sähköisten viestintäpalvelujen kehityksen edistämiseen.

Ensimmäisellä ehdotuksella kumottaisiin niin sanottu GSM-direktiivi. Tarkoituksena on, että nykyisin yksinomaan GSM:lle varattuja taajuusalueita voitaisiin käyttää myös muille sähköisille viestintäpalveluille, esimerkiksi UMTS-matkaviestinjärjestelmälle. Samalla turvattaisiin GSM-palveluiden jatkuvuus.

Toisella ehdotuksella määritellään EU:n tasoiset menettelyt satelliittivälitteisten matkaviestintäjärjestelmien operaattorien valitsemiseksi. Lisäksi vahvistettaisiin säännökset, jotka koskevat valittujen operaattorien valtuuttamista käyttämään tiettyjä radiotaajuuksia.

Molempien ehdotusten käsittely neuvostossa on alkanut Portugalin puheenjohtajakaudella. Suomi kannattaa näitä komission ehdotuksia. ■ JA

Lisätietoja: neuvotteleva virkamies Olli-Pekka Rantala, puh. (09) 160 28585

WRC-radiokonferenssissa esillä matkaviestinverkkojen lisätaajuudet

● Kansainvälisen telejärjestön ITU:n radiohallintojen konferenssi WRC-07 pidetään Genevessä 22.10.–16.11. Konferenssissa tehdään globaalilla tasolla päätöksiä taajuuksien osoittamisesta uusille radiojärjestelmille. Konferenssin päätökset ovat myös Suomea sitovia.

Konferenssin merkittävin asia koskee lisätaajuuksien osoittamista tuleville matkaviestinverkoille. Tähän liittyy niin sanottu TV-UHF-taajuuskaistan mahdollinen avaaminen televisiopalveluiden lisäksi myös matkaviestintäkäyttöön. Avaaminen edellyttäisi kyseisen taajuuskaistan ensisijaisen allokaation muuttamista WRC:ssä. Mahdollinen päätös taajuuskaistan käyttämisestä muihin tarkoituksiin tehtäisiin myöhemmin.

Tämä on merkittävä kysymys Suomelle. Koska meillä analogiset televisioverkot on suljettu, päätökset analogiselta televisiolt vapautuneiden taajuuksien käytöstä olisi järkevää tehdä mahdollisimman pian.

Jos WRC:ssä ei päästä yhteisymmärrykseen TV-UHF-taajuuskaistan avaamisesta, asia lykkääntyy vuonna 2011 pidettävään konferenssiin. ■ JA

Lisätietoja: neuvotteleva virkamies Olli-Pekka Rantala, puh. (09) 160 28585

Verkkovierailuasetus sai matkapuheluiden hinnat laskemaan

● EU:ssa tuli kesäkuussa voimaan verkkovierailu- eli roaming-maksuja koskeva asetus. Verkkovierailuille määriteltiin tuolloin enimmäiskuluttajahinnat. Puhelut EU-maasta toiseen saavat maksaa asetuksen ensimmäisenä voimassaolovuotena enintään 49 senttiä minuutissa ja puhelun vastaanottaminen 24 senttiä minuutissa.

Teleoperaattorien tuli ottaa uudet hinnat käyttöön 30. heinäkuuta mennessä. Komission teettämän tutkimuksen mukaan asetusta noudatetaan jäsenmaissa hyvin. Monet operaattorit tarjosivat uutta hintaa jo heinäkuun alussa. Lisäksi useat operaattorit ovat tarjonneet edullisempia hintoja kuin mitä asetuksessa on määritelty. EU-maasta toiseen

soitettujen puhelujen kuluttajahinnat laskivat tutkimuksen mukaan jopa 60 prosenttia.

EU-maiden välisten matkapuheluiden hinnat laskevat asetuksen mukaisesti vielä lisää kahtena seuraavana vuonna. Lisäksi teleoperaattorien pitää jatkossa ilmoittaa tekstiviestillä asiakkailleen verkkovierailun hinta aina, kun he ylittävät EU-maan rajan.

Komissio raportoi parlamentille vuoden 2008 loppuun mennessä, miten yhteinen verkkovierailuhinta on vaikuttanut kilpailuun, ja ovatko myös maiden sisäisten puheluiden hinnat laskeneet. Lisäksi komissio seuraa, miten SMS- ja dataliikenteen hinnoittelu kehittyy. ■ JA

Teleoperaattorikohtaista tietoa:

http://ec.europa.eu/information_society/activities/roaming/implementation/benchmark/

Lisätietoa verkkovierailusta: <http://ec.europa.eu/roaming>

Televisiotoiminnan sääntelystä päätös

● Euroopan unionin neuvosto hyväksyi uuden audiovisuaalisten mediapalveluiden direktiivin 15. lokakuuta. Direktiivi vaatii vielä parlamentin hyväksynnän.

Poliittiseen yhteisymmärrykseen direktiivin sisällöstä päästiin EU:n audiovisuaalisista asioista vastaavien ministerien kokouksessa 24. toukokuuta.

Direktiivin myötä mainonnan sijoittelua koskevat säännöt yksinkertaistuvat. Mainoksia saa edelleen olla enintään 12 minuuttia tunnissa, mutta mainoskatkojen tiheyttä ei enää säädelä. Elokuissa mainoskatkojen määrää on kuitenkin rajoitettu siten, että katkoja saa olla enintään yksi kutakin 30 minuutin jaksoa kohti.

Tuotesijoittelulle tulee säännöt kaikkiin jäsenmaihiin. Tuotesijoittelu on direktiivin mukaan kiellettyä, mutta EU-jäsenmaat voivat halutessaan sallia sen elokuvissa, sarjoissa, urheiluohjelmissa ja kevyissä viihdeohjelmissa. Tällöinkin tuotesijoittelusta on kerrottava. Lastenohjelmissa tuotesijoittelu on kiellettyä.

Yleisöä suuresti kiinnostavista tapahtumista televisiotoimijoiden on annettava lyhyitä uutisotoksia muiden televisioyhtiöiden käyttöön.

Uuden direktiivin perussääntöjä sovelletaan perinteisten televisiopalveluiden lisäksi television kaltaisiin, esimerkiksi internetin kautta tilattaviin palveluihin. Jäsenmaat voivat asettaa omille toimijoilleen direktiiviä tiukempiakin sääntöjä. Direktiivi tulee voimaan kuluvan vuoden lopussa. ■ JA

Lisätietoja: viestintäneuvos Ismo Kosonen, puh. (09) 160 28462



kuva: Futureimagebank

Suomen laajakaistamarkkinoista välittyi virheellistä tietoa

● Viestintäkomissaari **Viviane Reding** puhui sähköisen viestinnän lakipaketin uudistamisesta Euroopan regulaattorien ryhmän (ERG) kokouksessa Ateenassa 11. lokakuuta.

Reding puhui kokouksessa painokkaasti eurooppalaisen viestintäviranomaisen perustamisen puolesta. Redingin mukaan keskeinen peruste viraston perustamiseksi on se, että Euroopan laajakaistamarkkinoilla vaihtoehtoisilla operaattoreilla on vain 10,5 prosentin markkinaosuus. Tässä yhteydessä Reding mainitsi Suomen olevan yksi niistä viidestä EU-maasta, joissa vaihtoehtoisten operaattorien markkinaosuus on käytännöllisesti katsoen nolla.

Redingin esittämä väite Suomen laajakaistatilanteesta ei pidä paikkaansa. Jokaisella Suomen alueella on keskimäärin 3–4 laajakaistapal-

veluja tarjoavaa operaattoria. Vaihtoehtoisten operaattorien markkinaosuus vähittäismarkkinoista on suurimmissa kaupungeissa ainakin 30–40 prosenttia. Komission omankin laajakaistatilaston mukaan vaihtoehtoisten operaattorien markkinaosuus koko Suomen laajakaistamarkkinoista on 30,9 prosenttia.

Komission virheellinen tilastolainaus viittaakin ilmeisesti kiinteisiin puhelin yhteyksiin, joissa Suomessa ei kotitalouksille ole juurikaan kilpailuvaa palveluntarjontaa. Laajakaistamarkkinoiden kehitys ei kuitenkaan ole enää sidoksissa kiinteiden puhelinpalveluiden tarjontaan. Kiinteät puhelinverkot itsessään ovat väistynyt teknologia. Suomessa enää alle 40 prosentilla kotitalouksista on kiinteä puhelinliittymä, ja suunta on voimakkaasti laskeva. ■ JA

Lisätietoja: neuvotteleva virkamies Olli-Pekka Rantala, puh. (09) 160 28585

Napa-alueisiin keskittyvä ilmastomuutoksen tutkimusohjelma suunnitteilla

● Europolar ERA-NET on noin 2,5 vuotta sitten käynnistynyt napa-alueiden tutkimukseen keskittyvä verkottumishanke, jonka tarkoitus on kehittää kansallisten ohjelmien yhteistyötä. Hankkeessa on ministeriöitä ja muita rahoittajia lähes kaikista Euroopan maista.

Suomen ja liikenne- ja viestintäministeriön osallistuminen ohjelmaan on tärkeää erityisesti Ilmatieteen laitoksen ja Merentutkimuslaitoksen tutkimustoiminnan vuoksi. Hankkeessa on inventoitu napa-alueiden tutkimuksessa tarvittava infrastruktuuri, kuten havaintoasemat, tukikohdat, tutkimusalukset, lentokoneet ja tietokannat.

Europolarin kaksi pilottia alkavat lähiaikoina. Ilmastomuutosohjelmassa pyritään suunnittelemaan kokonaisvolyymiltaan 15–20 miljoonan euron yhteiseurooppalainen ohjelma, johon sisältyisi vähintään viiden miljoonan euron yhteinen haku niin sanotulla *virtual pot* -menetelmällä. Tämä tarkoittaa, että ohjelma suunnitellaan ja toteutetaan yhdessä, mutta jokainen rahoittaa vain oman maansa tutkijoita. Lisäksi selvitetään mahdollisuuksia yhteisen polaariteknologiaohjelman muodostamiseen. ■

Lisätietoja:

liikenneneuvos Martti Mäkelä (martti.makela@mintc.fi),
puh. (09) 160 28637

tutkimus

19

Suomalaismenestystä tutkimuksen 6. puiteohjelmassa

● Tekesin kokoaman tilaston mukaan kesäkuussa 2007 suomalaisia oli mukana 1 052:ssa Euroopan unionin rahoittamassa tutkimuksen kuudennen puiteohjelman hankkeissa. Hankkeissa on yleensä useampia suomalaisosallistujia, joten kaiken kaikkiaan osallistumisia suomalaisille oli kertynyt jo 1 439. Alustavien arvioiden mukaan Suomeen oli tulossa rahoitusta koko kuudennessa puiteohjelmasta noin 365 miljoonaa euroa.

Liikenneohjelmassa hakemuksia oli lähetetty 105 kappaletta, joista rahoitettuja hankkeita oli 38. Onnistumisprosentti oli siten varsin hyvä, 36 prosenttia. Koordinaattoreinakin suomalaiset toimivat peräti neljässä hankkeessa. ■

Lisätietoja: liikenneneuvos Martti Mäkelä

(martti.makela@mintc.fi), puh. (09) 160 28637

asiantuntija Mikko Pitkänen (mikko.pitkanen@tekes.fi),

Tekes/EU-sihteeristö, puh. 010 60 55 729

Liikenteen 7. tutkimusohjelman työohjelma valmistumassa

● Liikennetutkimuksen 7. puiteohjelman työohjelma vuodelle 2008 on hioutumassa lopulliseen muotoonsa ja se lyötäneen lukkoon marraskuun alussa. Työohjelma tulee pitämään sisällään niin lentoliikenteen ympäristöystävällisyyden parantamiseen kuin lentoliikenteen hallintaan ja lentokenttien toiminnallisuuteenkin liittyviä hankkeita. Matkustajien turvallisuutta ja matkustusmukavuuttakaan ei ole unohdettu.

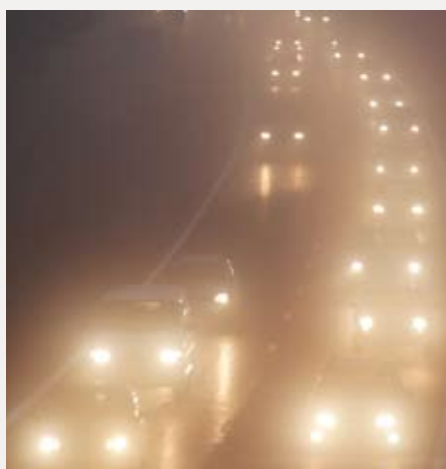
Sekä ympäristönäkökohdat että turvallisuus on suuressa määrin otettu huomioon myös pintaliikenteen suunnitelluissa hankkeissa. Hankkeilla tavoitellaan myös ratkaisuja, joilla pyritään hyödyntämään uutta teknologiaa sekä toteuttamaan ovelta ovelle -periaatteella toimivaa saumatonta henkilö- ja rahtiliikennettä.

Vuoden 2008 hakujen odotetaan avautuvan marraskuun 21. päivän tietämillä. Liikenne- ja viestintäministeriö järjestää asiasta infotilaisuuden 22.11. ■

Lisätietoja:

neuvotteleva virkamies Anne Niemi (anne.niemi@mintc.fi), puh. (09) 160 28478

liikenneneuvos Martti Mäkelä (martti.makela@mintc.fi), puh. (09) 160 28637



Lisätietoja:

liikenneneuvos Martti Mäkelä

(martti.makela@mintc.fi), puh. (09) 160 28637

neuvotteleva virkamies Anne Niemi

(anne.niemi@mintc.fi), puh. (09) 160 28478

<http://transport-era.net/>

ERA-NET TRANSPORT -konferenssi Brysselissä

● Kansallisia liikennetutkimusohjelmia verkottavaa ERA-NET Transport -hanketta koskeva konferenssi järjestettiin Brysselissä syyskuun 27. päivänä. Puheenjohtajana toimi liikenneneuvos **Martti Mäkelä**.

Runsaat sata liikennetutkimuksesta kiinnostunutta konferenssivierasta oli saapunut kuulemaan hankkeen konkreettisista tuloksista ja vaikutuksista, kansallisten liikenteen tutkimusohjelmien välisestä yhteistyöstä Euroopassa sekä ERA-NET Transportin tulevaisuuden näkymistä. Viimeisen 3,5 vuoden aikana on inventoitu liikennetutkimuksen organisointia eri maissa, analysoitu yhteistyön esteitä ja keinoja niiden voittamiseksi.

Yhteensä käynnistettiin 16 pilottia, joista osa jäi tiedonvaihdon tasolle. Yhteiseen ohjelmointiin ja koordinoituihin hakuihin usean maan kesken päästiin kolmessa pilotissa: *SURSHIP*, *Intelligent Logistics* ja *Keep Moving*. Kansallisten liikennetutkimusohjelmien yhteistyön kehittämistä jatketaan ERA-NET Transportin toisessa vaiheessa, joka alkaa vuoden 2008 alkupuolella. Siinä hyödynnetään ensivaiheessa kerättyä tietoa sekä syvennetään jäsenmaiden ja EU:n välistä yhteistyötä. Myös mukana olevien jäsenmaiden määrä kasvaa.

Kunnianhimoisena tavoitteena on käynnistää liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi yhteinen hanke, jossa hyödynnetään uutta ERA-NET Plus -instrumenttia. Siinä komissio voi tulla partnerina mukaan yhteishakuhankkeisiin, joissa jäsenmaiden rahoitusosuus on 2/3 ja EU:n 1/3. ■



kuva: ESA European Space Agency, kuvapankki

Finansieringen av Galileo är en svår nöt att knäcka

● EU:s trafikministrar ämnar inom detta år hitta en lösning på hur satellitprogrammet Galileo skall genomföras. Ministrarna betonade att Galileo är ett av EU:s nyckelprojekt.

Från början var avsikten att det länge förberedda systemet för satellitnavigering Galileo skulle genomföras som ett samarbete mellan den offentliga och den privata sektorn. Det lyckades emellertid inte. Av de 3,4 miljarder euro som behövs för projektet

fram till 2013 borde man ur offentliga medel få fram de 2,4 miljarder som ännu saknas. Kommissionen har tagit upp möjligheten att som en engångsföreteelse finansiera Galileo med sådana medel ur EU:s jordbruksbudget som annars förblir oanvända.

Trafikminister **Vehviläinen** betonade vid mötet att finansieringen av Galileo snabbt måste lösas. Ju snabbare besluten fattas, desto mer nytta får Europa av ett eget satellitsystem.

Vehviläinen ansåg det vara skäl att överväga att utnyttja jordbruksbudgeten, så att man kommer ur den besvärliga situationen. ■

Ytterligare information:
chefen för trafiksäkerhetsenheten
Matti Roine, tfn (09) 160 28568
trafikrådet Seppo Öörni, tfn (09) 160 28545
budgetrådet Esko Tainio, finansministeriet,
tfn (09) 160 33035

Säkerhetsdirektiven inom sjöfarten framskrider i olika takt

● De sju förslagen till regelverk som hör till det tredje säkerhetspaketet för sjöfarten framskrider med olika hastighet.

Om tre direktiv råder det för närvarande politiskt samförstånd i rådet. De är ändringsförslaget till direktivet om övervakning av fartygstrafik, förslaget till förnyande av direktivet om hamnstatskontroll av fartyg och direktivet om undersökning av olyckor.

Ett förnyande av direktivet om klassningssällskap och förordningen om passageraransvar är under behandling i rådets arbetsgrupp. Ordförandelandet Portugal har målsättningen att man når politiskt samförstånd om dem vid nästa trafikråd den 29–30 november.

Behandlingen av direktivet om civilt ansvar och direktivet om fullgörande av flaggstatsförpliktelser har ännu inte inletts i rådet. ■

Ytterligare information:
sjöfartsrådet Sirkka-Heleena Nyman, tfn (09) 160 28009

Datacentral underlättar spårning av fartyg

● Trafikministrarna beslutade att för EU grunda en egen databehandlingscentral för sjöfarten.

LRIT-systemet (*Long Range Identification and Tracking of Ships*) gör det möjligt att identifiera och spåra fartyg på öppet hav. Systemet blir obligatoriskt på fartyg i internationell sjötrafik från början av år 2009. Att det blir obligatoriskt grundar sig på internationella sjöfartsorganisationen IMO:s beslut.

Innan IMO:s beslut träder i kraft bör fartygens flaggstater organisera en datacentral, till vilken fartyg som seglar under respektive flagg kan sända in de uppgifter man enats om. Alternativen är att grunda en nationell central, en regional samarbetscentral eller en internationell central. EU beslöt sig alltså för en regional central. Att grunda den kostar cirka 3,1 miljoner euro, Driftkostnaderna är omkring 4,6 miljoner euro per år.

Genom reformen förbättrar man säkerheten inom sjöfarten och stöder åtgärder mot terrorism. På Östersjön finns redan ett eget övervakningssystem (AIS), så där är nyttan mindre än på andra områden av den information EU-centralen samlar in. ■

Ytterligare information:
sjöfartsrådet Sirkka-Heleena Nyman, tfn (09) 160 28009

Europeiska unionens kommunikationsministrar

Kommunikationsministrarna sammanträdde den 2 oktober i Luxemburg.

● Mötet koncentrerade sig på förändringen av direktivet om posttjänster som öppnar EU:s postmarknad för konkurrens. Kommunikationsministrarna enades om en kompromiss, enligt vilken marknaden öppnas i slutet av 2010. En del av länderna fick en två år längre övergångsperiod. Finländarna hade varit villiga att gå in för en snabbare tidtabell enligt kommissionens förslag.

I Finland är konkurrensen inom posten redan öppnad enligt lag, så rådets beslut innebär inga stora förändringar av Finlands lagstiftning. ■

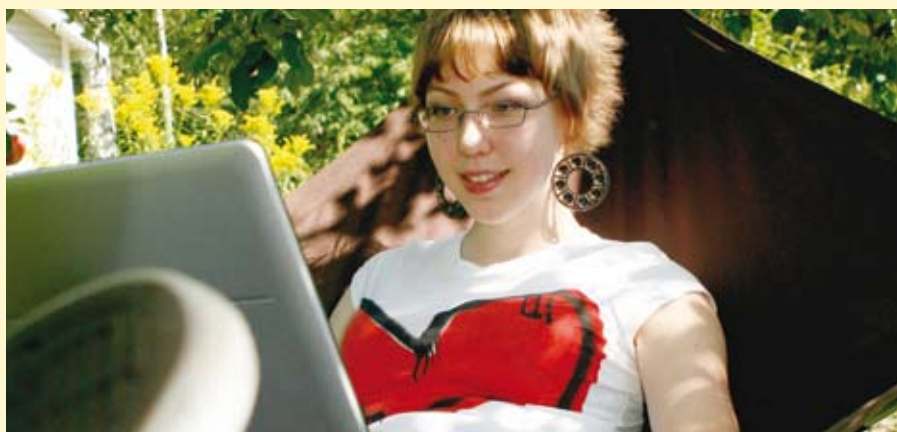
Europeiska unionens transportministrar

Transportministrarna sammanträdde den 2 oktober i Luxemburg.

● Av mötestiden gick största delen till att diskutera Galileo-projektet. Genomförandet av ett europeiskt system för satellitnavigering måste granskas på nytt, eftersom den privata sektorn inte kommit med i projektet i önskad grad. Ministrarna funderade över var man ur offentliga medel kan få fram tillräcklig finansiering för det viktiga projektet.

Mötet beslutade att en databehandlingscentral för sjöfarten skall grundas. Det behandlade också ett direktiv om väginfrastrukturens säkerhet och två järnvägsdirektiv. En gemensam ståndpunkt nåddes om dem alla. Trafikminister **Anu Vehviläinen** deltog i mötet. ■

Lagpaketet om kommunikation förnyas – målet är enhet, smidighet och effektivitet



● Förnyandet av lagstiftningen om elektronisk kommunikation går framåt i EU. Målsättningen med totalreformen är att säkra en enhetlig intern marknad. Kommunikationsdirektiven förnyas också för att de skall motsvara den tekniska utvecklingen. Dessutom vill man förbättra konsumentens nytta och informationssäkerhet.

Beredningen av lagpaketet är på hälft i kommissionen. Beredningen av Finlands ståndpunkter har preliminärt inletts på basen av inofficiell information. ■

Effektivare kontroll av frekvenserna

● EU vill göra användningen av radiofrekvenser smidigare. Kommissionen vill i hög grad öka sina befogenheter beträffande kontrollen av radiofrekvenser. Man vill på EU-nivå koordinera fördelningen av sådana frekvenser som inverkar på EU:s interna marknad.

EU föreslår att innehavaren av frekvenserna skall ha mer makt än förut att besluta om för hurdana tjänster och med hurdan teknik frekvenserna används. Man kommer troligen också att föreslå en kommersialisering av frekvenserna, så att innehavarna av vissa frekvenser kan sälja vidare sin besittningsrätt.

Ur Finlands synvinkel är situationen besvärlig. Om rätterna att använda frekvenserna beviljas över hela unionen kan de finska operatörerna sannolikt inte konkurrera om dem. Dessutom är Finland med sitt perifera läge troligen inte något särskilt intressant investeringsobjekt.

Finland anser att den nuvarande modellen för förvaltning av frekvenserna i huvudsak har fungerat. Beviljandet av frekvenserna borde också i fortsättningen höra till de nationella befogenheterna. ■

En egen kommunikationsmyndighet för EU?

● En av de mest relevanta frågorna när det gäller förnyandet av lagstiftningen är om regleringen av telekommunikationerna skall centraliseras eller om man skall fortsätta med nationell reglering.

Finland anser att den nuvarande modellen har fungerat. I stället för att centralisera regleringen borde man utveckla de strukturer som redan finns.

Kommissionen har preliminära planer på att grunda en europeisk kommunikationsmyndighet som stöd för kommissionen. Myndigheten skall vara rådgivande och assistera kommissionen bl.a. i ärenden som rör marknadsdefinitioner och förvaltning av frekvenserna. Finland ser inget behov av att grunda en kommunikationsmyndighet för EU. Den skapar bara onödig byråkrati och är inte heller i linje med den allmänna principen om att man inom den elektroniska kommunikationen borde sträva mot en allmän konkurrenslagstiftning. ■

Liikennepoliittisen selonteon valmistelu jo takasuoran kaarteessa

● Liikennepoliittisen selonteon valmistelu on edennyt jo varsin pitkälle. Pitkäjärjestä, yli vaalikauden liikennepoliittikkaa pohjustava selonteko luovutetaan eduskunnalle helmikuussa. Selonteon laatimista ohjaa liikenne- ja viestintäpoliittinen ministerityöryhmä.

Elo-syyskuussa liikenne- ja viestintäministeriö järjesti viisi selontekoon liittyvää keskustelu- ja kuulemistilaisuutta eri puolilla Suomea. Alueiden näkemyksiä selonteosta kartoitettiin Oulussa, Porissa, Joensuussa, Kotkassa ja Riihimäellä.

Syyskuun alussa tehty yhteenveto selontekoa koskevista lausunnoista osoitti, että liikennepoliittikan pitkäjärjestyksen pyrkimistä pidetään erittäin hyvänä ja tärkeänä asiana. Lausunnot antoivat muun muassa läänit, maakuntaliitot, edunvalvontaryhmät ja kansalaisjärjestöt. Pitkäjärjestyttä tarvitaan vastaajien mielestä etenkin perusväylänpidon, joukkoliikenteen ja suurten väyläinvestointien rahoituksen varmistamiseen. Se palvelee myös elinkeinoelämää esimerkiksi helpottamalla logististen ratkaisujen ennakkointia.

Selonteossa kuvataan liikennejärjestelmän tila, haasteet ja liikennepoliittikan pitkän aikavälin linjaukset. Se sisältää vaalikauden väyläinvestointiohjelman sekä liikennejärjestelmän kokonaisuuteen perustuvan kehittämis- ja investointiohjelman, jossa aikavälinä on 10–15 vuotta ■ MN

Lisätietoja:

erityisavustaja Kari Jääskeläinen, puh. (09) 160 28325

ylijohtaja Juhani Tervala, puh. (09) 160 28482

Esko Kärki in memoriam

Liikenne- ja viestintäministeriön yli-insinööri Esko Kärki kuoli syyskuussa. Kärki toimi ajoneuvoasiantuntijana liikenne- ja viestintäministeriössä vuodesta 1978.

Kärki (s. 1945) valmistui diplomi-insinööriksi Teknillisen korkeakoulun koneenrakennuslinjalta vuonna 1970. Hän aloitti uransa Autorekisterikeskuksessa. Liikenneministeriön tieliikenneosaston teknilliseen toimistoon hän tuli toimistoinsinööriksi ja sittemmin yli-insinööriksi.

Kärki oli maan parhaita raskaan liikenteen asiantuntijoita. Hän edusti Suomea raskaan kaluston ajoneuvoteknisen lainsäädännön valmistelussa monilla kansainvälisillä foorumeilla ja sai laajaa arvostusta. Erityisen merkittävän panoksen Kärki antoi Suomen EU-jäsenyyden alussa, kun EU yritti pienentää raskaan ajoneuvokaluston mittoja ja massoja.

Kärki oli myös pidetty luennoitsija ajoneuvotekniikan kursseilla ja seminaareissa.

Ministeriössä Esko Kärki muistetaan asiantuntevana virkamiehenä sekä lämmihenkenä ja seurallisena työtoverina. ■ KK



Juhani Tervala



Pekka Plathan

Virkamiesjohdossa muutoksia

● Ministeriön liikennepoliittikan osaston päällikkö vaihtuu. Ylijohtaja **Juhani Tervala** ryhtyy johtamaan osastoa ensi vuoden alusta. Nykyinen osastopäällikkö **Harri Cavén** siirtyy eläkkeelle.

Diplomi-insinööri Tervala (56) on aiemmin toiminut liikennepoliittikan osastolla liikennepalveluyksikön ja liikenneväyläyksikön päällikkönä.

Liikennepoliittikan osastolle Tervala palaa yleisen osaston päällikön virasta. Sitä hän on hoitanut syyskuusta 2006.

Yleisen osaston päälliköksi on nimitetty filosofian kandidaatti **Pekka Plathan**.

Plathan (54) siirtyy ministeriöön Ilmatieteen laitoksesta, jossa hän on viimeksi hoitanut määräaikaisesti pääjohtajan virkaa. Plathan on jo aloittanut työskentelyn ministeriössä. ■

Lisätietoja:

viestintäjohtaja Katariina Kivistö, puh. (09) 160 28330

EU-asioita koordinoimassa uudet ihmiset

● Euroopan unioniin liittyvien asioiden koordinoimista on liikenne- ja viestintäministeriössä järjestelty uudestaan.



Minna Kivimäki

Liikennepoliittikan osastolla EU-koordinaattorina toimii merenkulkuneuvos **Minna Kivimäki** (36). Hän palasi elokuun alussa ministeriöön pysyvästä EU-edustustosta.



Mirka Meres-Wuori

Viestintäpolitiikan osastolla vastaavaa tehtävää hoitaa **Mirka Meres-Wuori** (30). Hän on työskennellyt liikenne- ja viestintäministeriössä vuodesta 2005.



Antti Paasilehto

Kansainvälisten asioiden sihteeristön päälliköksi on nimitetty **Antti Paasilehto** (34). Hän on työskennellyt pysyvässä EU-edustustossa, josta palasi helmikuussa 2007. Kansainvälinen sihteeristö perustettiin ministeriön organisaatiouudistuksen yhteydessä heinäkuun alussa. Sen päätehtävänä on tukea ministeriön johdon kansainvälistä toimintaa. ■ MN

Julkaisuja-sarja

Vaarallisten aineiden ro-ro-kuljetukset: Itämeren yhteistyöpöytäkirjan vaikuttavuusarviointi
(36/2007)

Suojavaunujen vaikutus VAK-rautatievaunujen vahingoittumiseen onnettomuustilanteessa
(37/2007)

Alkolukkokokeilu. Kokeilun suorittaneiden mielipiteitä
(38/2007)

Kaukoliikenteen peruspalvelutaso
(39/2007)

Uusien sähköisten liiketoimintamallien kartoitus. Eurooppa–USA–Aasia
(40/2007)

Ehdotus laiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta
(41/2007)

Liikkujaryhmät Turun seudun aluerakenteessa
(42/2007)

Liikkujaryhmät valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimusaineistossa
(43/2007)

Asiakasko valitsee? JOTU- ja Astar-tutkimusohjelmien tuloksia
(44/2007)

Evaluation of the Finnish AINO Programme 2004–2007
(45/2007)

Puukuljetusten turvaaminen vähäliikenteisillä radoilla. Työryhmän ehdotus
(46/2007)

Pysäköintipolitiikka ja pysäköinnin hinta Helsingissä, Turussa ja Tampereella
(47/2007)

Television lastenohjelmatarjonta syksyllä 2006
(48/2007)

Joukkoliikenteen vaikutusten arviointi. Yleisohje
(50/2007)

Suomen liikennejärjestelmän tila. Kansainvälinen vertailu
(51/2007)

Finnish transport system in European perspective
(52/2007)

Joukkoliikenteen nopeuttaminen keskeisenä kilpailutekijänä
(53/2007)

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet keskisuurilla kaupunkiseuduilla
(54/2007)

Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kilpailukykyinen palvelutaso
(55/2007)

Esitteitä

Veneiden rekisteröinti laajenee
Registreringen av båtar utvidgas
(sähköinen versio osoitteessa www.mintc.fi/esitteet)



WWW.MINTC.FI